Libretto uso e manutenzione
Owner's manual
Manuel d'utilisation et entretien
Anleitungs- und Instandhaltungsheft
SportTouring 4

DUCATI SPORTTOURING

Siamo lieti di darLe il benvenuto nel "Clan" degli appassionati Ducati Motor S.p.A. e ci complimentiamo con Lei per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che, oltre ad usufruire del motociclo come mezzo di normale spostamento, Lei lo utilizzerà per effettuare viaggi, anche lunghi, Viaggi che la Ducati Motor S.p.A. Le augura siano sempre piacevoli e divertenti.
Nel continuo sforzo di assisterLa sempre meglio la Ducati Motor S.p.A. Le consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare quanto concerne il rodaggio: avrà così la certezza che il Suo motociclo sarà sempre in grado di soddisfare le Sue esigenze.

Buon viaggio!

We are pleased to welcome you into the Ducati Motor S.p.A. "Clan" and congratulate you on your excellent choice. Besides using your motorcycle as a common means of transport, you will probably be using it for longer trips as well, and Ducati Motor S.p.A. wishes you enjoyable and exhilarating riding.
In an effort to offer you the best possible assistance, Ducati Motor S.p.A. recommends that you comply with the simple rules herein mentioned, especially with those concerning the running-in period: this will ensure that your motorcycle can always meet your needs.

Enjoy your riding!

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les amateurs Ducati Motor S.p.A. et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour de longues randonnées: Ducati Motor S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.
Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor S.p.A. vous conseille de suivre les règles énoncées dans ce Manuel, notamment pour le rodage: vous serez ainsi sûrs que votre moto pourra toujours satisfaire vos exigences.

Bon voyage!

Wir freuen uns, Sie im “Clan” der Ducati Motor S.p.A. - Freunde begrüßen zu können und beglückwünschen Sie hiermit zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihr Motorrad über den Einsatz als normales Fortbewegungsmittel hinaus, auch für längere Reisen verwenden, dabei wünscht Ihnen die Ducati Motor S.p.A. viel Vergnügen und einen angenehmen Verlauf.
Ständig dahingehend bemüht, Ihnen in der bestmöglichen Weise zur Seite stehen zu können, empfiehlt Ihnen die Ducati Motor S.p.A., die einfachen, in diesem Heft aufgeführten Bestimmungen, insbesonders diejenigen, die sich auf die Einfahrzeit beziehen, aufmerksam zu befolgen. So können Sie sicher gehen, daß Ihr Motorrad immer in der Lage sein wird, Ihren Ansprüchen zu entsprechen.

Gute Fahrt!

La Ducati Motor S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente manuale. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Ducati Motor S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.

La Société Ducati Motor S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs éventuelles commises durant la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations données s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor S.p.A. se réserve le droit d'apporter toutes les modifications nécessaires au développement et l'évolution de ces produits.

Die Ducati Motor S.p.A. lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, die bei der Zusammenstellung dieses Handbuchs entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Die Ducati Motor S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können.

Sommario
Contents
Sommaire
Inhaltsverzeichnis

Indicazioni generali
General
Indications générales
Allgemeine Hinweise

GARANZIA

Nel Vostro interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, si consiglia vivamente di rivolgersi alla nostra rete assistenziale per qualsiasi operazione che richieda una particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone della necessaria attrezzatura per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte e, soprattutto, usa solo Ricambi Originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata. Per approfondire la conoscenza del vostro mezzo, potrete richiedere al Vostro concessionario il "Manuale di officina" relativo al Vostro motociclo.

Tutti i motocicli Ducati venduti in Italia sono corredati da "Tessera di garanzia". La garanzia non verrà però riconosciuta ai motocicli impiegati in corse o gare sportive in genere. Durante il periodo di garanzia nessun particolare componente il motociclo può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale , pena l'immediata decadenza di ogni diritto di garanzia della stessa.

WARRANTY

*In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to our service network for any servicing requiring particular technical expertise. Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, and use Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.
To find out more about your motorcycle, read the relevant "Workshop Manual" available from your Dealer.*

All Ducati motorcycles sold in Italy come with a "Warranty Card". However, warranty does not apply to the motorcycles used in competitions or competitive trials. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the warranty will be automatically invalidated.

GARANTIE

*Dans votre intérêt et dans le but de garantir à nos motos une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à notre réseau de service après-vente pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention, dans les règles de l'art et, surtout, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati: c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.
Pour approfondir la connaissance de votre véhicule, commandez à Votre concessionnaire le "Manuel d'atelier" correspondant.*

*Toutes les motos Ducati vendues en Italie sont livrées complètes de "Carte de garantie". Cette garantie vient à déchoir si la moto est utilisée dans des courses ou des compétitions sportives de quelque nature que ce soit.
Pendant la période de garantie aucun élément de la moto ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine , sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.*

GARANTIE

Hinsichtlich einer Produktgarantie und -verlässlichkeit, weisen wir Sie in Ihrem Interesse eingehendst darauf hin, sich für die Durchführung jeglicher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden. Unser hochqualifiziertes Personal verfügt über die für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe erforderliche Ausrüstung und verwendet ausschließlich nur Originalersatzteile der Ducati, welche eine komplette Austauschbarkeit, eine einwandfreie Funktionstüchtigkeit und eine lange Lebensdauer garantieren.
Wenn Sie Ihr Fahrzeug noch eingehender kennenlernen wollen, können Sie bei Ihrem Händler das "Werkstatthandbuch" Ihres Motorrads anfordern.

Jedes in Italien verkaufte Ducati-Motorrad ist mit einer "Garantiekarte" ausgestattet. Diese Garantie wird jedoch auf Motorräder, die bei Rennen oder anderweitigen Sportwettkämpfen eingesetzt werden, nicht mehr gewährleistet. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden und sie dürfen nicht mit anderweitigen Teilen, die keine Originalteile sind, ausgetauscht werden. Die sofortige Folge ist der Verfall jeglichen Rechts auf die seitens der Ducati gewährleistete Garantie.

SIMBOLI

La Ducati Motor S.p.A. La invita a leggere attentamente il seguente opuscolo al fine di instaurare un rapporto di confidenza con il Suo motociclo. Le nozioni che Lei apprenderà si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor S.p.A.Le augura siano sereni e divertenti e Le permetteranno di mantenere inalterate per molto tempo le prestazioni del Suo motociclo. Allo scopo di rendere la lettura di immediata comprensione i paragrafi sono stati contraddistinti da illustrazioni schematiche che evidenziano l'argomento trattato.
In questo manuale sono state riportate note informative con significati particolari:


Attenzione
La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.


Importante
Esiste la possibilità di arrecare danno al veicolo e/o ai suoi componenti.


Note
Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

*Tutte le indicazioni **destro** o **sinistro** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.*
*Questo manuale va considerato parte integrante del motociclo e, in caso di vendita del veicolo, deve **sempre** essere consegnato al nuovo acquirente.*

SYMBOLS

Ducati Motor S.p.A. advises you to read this booklet carefully so as to become familiar with your motorcycle. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performance of your motorcycle unchanged for a long time. The text is supplemented with schematic illustrations for quick reference and better understanding of the subjects concerned.
This manual contains some special remarks:


Warning
Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.


Important
Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.


Note
Additional information concerning the job being carried out.

*The terms **right** and **left** are referred to the motorcycle viewed from the riding position.*
*This manual forms an integral part of the motorcycle and - in the event the motorcycle is resold - must **always** be handed over to the new owner.*

SYMBOLES

Ducati Motor S.p.A. vous invite à lire très attentivement la brochure suivante, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor S.p.A. vous souhaite paisibles et amusants, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle. Afin d'améliorer la compréhension immédiate de la lecture, les paragraphes sont accompagnés d'illustrations schématiques indicant le sujet traité.
Cette notice inclut des notes d'information avec des significations particulières:


Attention
Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et porter de graves préjudices à l'intégrité physique et même la mort.


Important
Possibilité de porter préjudice au véhicule et/ou à ses composants.


Notes
Notes complémentaires concernant l'opération en cours.

*Toutes les indications **droit** ou **gauche** se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.*
*Ce manuel est à considérer partie intégrante du motocycle et, en cas de vente du véhicule, doit **toujours** être livré au nouvel acquéreur.*

SYMBOLE

Die Ducati Motor S.p.A. bittet Sie, die nachfolgenden Anleitungen aufmerksam durchzulesen, da Sie diese mit den Eigenschaften Ihres Motorrads vertraut machen. Die Kenntnisse, die Sie sich in dieser Weise zu eigen machen, werden Ihnen während Ihrer Fahrten, bei denen Ihnen die Ducati Motor S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und es Ihnen ermöglichen, die Eigenschaften Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten. Für ein schnelleres Verständnis wurden die verschiedenen Paragraphen durch Abbildungen vervollständigt, die das jeweils behandelte Argument in den Vordergrund stellen. Darüber hinaus enthält dieses Handbuch Anmerkungen mit Informationen, die von besonderer Bedeutung sind:



Achtung
Ein Nichteinhalten der hier wiedergegebenen Anleitungen kann eine Gefahrensituation schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.



Wichtig
Es besteht die Möglichkeit das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.



Merke
Weitere Informationen über den laufenden Arbeits-vorgang.

Alle Angaben, wie ***rechts*** *oder* ***links****, beziehen sich auf ein in Fahrtrichtung zeigendes Motorrad.*
Dieses Handbuch ist ein Bestandteil Ihres Motorrads und muß daher bei dessen Weiterverkauf ***immer*** *dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.*

INFORMAZIONI UTILI PER VIAGGIARE IN SICUREZZA



Attenzione
Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono dovuti spesso alla inesperienza nella guida del veicolo. Non guidate senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.
Non prestate la moto a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.
*Sia voi, sia il passeggero indossate **sempre** un casco protettivo.*
Non portate abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.
*In caso siano state installate, assicuratevi **sempre** che le borse laterali risultino chiuse, anche se vuote.*
*Non avviate **mai** il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di coscienza o addirittura la morte in tempi brevi.*
Sia voi, sia il passeggero dovrete appoggiare i piedi sulle pedane, ogni volta che la motocicletta è in movimento.
*Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale tenete **sempre** strettamente le mani sul manubrio mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani all'apposita maniglia dietro alla sella.*
Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.
*Rispettate **sempre** i limiti di velocità dove indicati e comunque non superate **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo, e di traffico consente.*
*Segnalate **sempre** e con sufficiente anticipo,*

USEFUL INFORMATION FOR SAFE RIDING



Warning
Read this section before riding your motorcycle.

Accidents are frequently due to inexperience. Always make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle.
Do not lend your motorcycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.
*Both rider and pillion passenger must **always** wear a safety helmet.*
Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.
***Always** make sure the side panniers, if fitted, are securely closed, even when they are empty.*
***Never** start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.*
Both rider and passenger should keep their feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.
***Always** hold the handlebars firmly with both hands so you will be ready for sudden changes of direction or in the road surface. The pillion passenger should **always** hold on to the suitable grab handle behind the seat with both hands.*
Ride within the law and observe national and local rules.
***Always** respect speed limits where these are posted. However, **always** adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.*
***Always** signal your intention to turn or pull to the next lane in good time using the suitable turn*

INFORMATIONS UTILES POUR ROULER EN TOUTE SECURITE



Attention
Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez pas sans permis; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A" .
Ne prêtez pas votre moto á des pilotes inexpérimentés dépourvus de permis de conduire "A".
*Votre passager et vous même, devez **toujours** porter un casque de protection homologué.*
Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
*Au cas où elles seraient montées, assurez-vous **toujours** que les sacoches latérales soient fermées, même si vides.*
*Ne démarrez **pas** le moteur dans des endroits clos. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent engendrer la perte de conscience ou même la mort dans des délais très courts.*
Votre passager et vous-même devrez appuyer vos pieds sur les repose-pieds lorsque la moto est en marche.
*Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, maintenez **toujours** vos mains fermement sur le guidon, ainsi que votre passager doit se tenir **toujours**, de ses deux mains, à la poignée prévue à cet effet derrière la selle.*
Respecter la législation et les règles nationales et locales.
*Respecter **toujours** les limitations de vitesse là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez **jamais** la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la*

NÜTZLICHE INFORMATIONEN FÜR EINE SICHERE FAHRT



Achtung
Vor Fahrbeginn lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des jeweiligen Fahrers des Motorrads verursacht. Fahren Sie deshalb niemals ohne Führerschein; um das Motorrad verwenden zu dürfen, müssen Sie einen regulären Führerschein besitzen.
Leihen Sie das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen aus, die über keinen regulären bzw. entsprechenden Führerschein verfügen.
*Setzen Sie **immer** einen Schutzhelm auf, das gleiche gilt auch für Ihren Beifahrer.*
Tragen Sie keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör, welches sich in den Steuerungen verhängen oder die Sicht einschränken könnte.
*Falls Ihr Motorrad mit Seitenkoffern ausgestattet ist, müssen Sie sich **immer** davon überzeugen, daß diese geschlossen sind, auch dann, wenn diese leer sind.*
*Den Motor **niemals** in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zu einem Ohnmachtsanfall oder gar zum Tod führen.*
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Sie und Ihr Beifahrer Ihre Füße auf den Fußrasten abstellen.
*Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen der Fahrbahn vorbereitet zu sein, müssen Sie den Lenker **immer** mit beiden Händen umgreifen, während sich Ihr Beifahrer **immer** mit beiden Händen an dem Griff festhalten muß, der dazu am Sattel vorgesehenen wurde.*
Halten Sie sich an die nationalen und örtlichen

utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.
Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che vi precedono.
Fate molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie di ingresso in autostrada.
*Spegnete **sempre** il motore quando fate rifornimento.*
State molto attenti a non far cadere della benzina sul motore o sul tubo di scarico, quando fate rifornimento.
*Non fumate **mai** mentre fate rifornimento.*
Mentre fate rifornimento potete inalare vapori di benzina nocivi alla salute. Se qualche goccia di benzina dovesse cadervi sulla pelle o sugli abiti, lavate immediatamente con sapone e acqua e cambiate i vestiti.
*Togliete **sempre** la chiave quando lasciate la motocicletta incustodita.*
Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.
Cercate di parcheggiare la motocicletta in modo che non possa essere urtata, utilizzando possibilmente il cavalletto centrale.
Non parcheggiate su un terreno sconnesso o morbido, in quanto la motocicletta potrebbe cadere.

indicators.
Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.
Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access motorways.
***Always** turn off the engine when refueling.*
Be extremely careful not to spill gasoline on the engine or on the exhaust pipe when refueling.
*Do **not** smoke when refueling.*
While refueling, you may inhale noxious gasoline vapours. Should any gasoline drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.
***Always** remove the key when you leave your motorcycle unattended.*
The engine, exhaust pipes, and mufflers stay hot for a long time.
Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the centre stand preferably.
Never park on uneven or soft ground, or your motorcycle may fall over.

circulation vous permettent d'atteindre.
*Signalez **toujours** et suffisamment tôt, á l'aide de vos clignotants, tout changement de direction ou changement de voie.*
Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des vehicules qui vous précèdent.
Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.
*Eteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l'essence.*
Lorsque vous prenez de l'essence, veillez à ce qu'aucune goutte d'essence ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.
*Ne fumez **pas** pendant que vous faites le plein d'essence.*
Lorsque vous faites le plein d'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles pour votre santé. Si des gouttes d'essence devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous avec de l'eau et du savon et changez de vêtements.
*N'oubliez **pas** de retirer votre clé lorsque la moto n'est pas surveillée.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et le silencieux restent chauds pendant longtemps.
Garez votre moto de manière à éviter tout risque de choc, en utilisant si possible la béquille centrale.
Ne garez pas votre moto sur un terrain irrégulier ou instable. Elle pourrait tomber.

Gesetze und Regelungen.
Halten Sie ***immer****, dort wo angegeben, die Geschwindigkeitsbegrenzungen ein und überschreiten Sie* ***niemals*** *die Geschwindigkeit, welche von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrs-verhältnissen gegeben wird.*
Zeigen Sie ***immer*** *und rechtzeitig, unter Anwendung der jeweiligen Blinker, jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel an.*
Zeigen Sie sich ***immer*** *gut ersichtlich und vermeiden Sie im "toten Winkel" der Ihnen vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.*
Geben Sie besonders an Kreuzungen, an den Ausfahrten aus Privatparkplätzen oder öffentlichen Parkplätzen und auf den Zufahrten zu Autobahnen acht.
Stellen Sie beim Tanken ***stets*** *den Motor ab.*
Achten Sie besonders darauf, daß beim Tanken kein Benzin auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.
Rauchen Sie ***niemals****, wenn Sie Ihr Motorrad auftanken.*
Beim Tanken können Sie für die Gesundheit schädliche Benzindämpfe einatmen. Falls Benzintropfen auf Ihre Haut oder Ihre Kleidung gelangen sollten, müssen Sie diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
Ziehen Sie ***immer*** *den Zündschlüssel ab, wenn Sie Ihr Motorrad unbewacht stehen lassen.*
Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg noch heiß.
Versuchen Sie das Motorrad so abzustellen, daß es nicht umgestossen werden kann und verwenden Sie, wenn möglich, den mittleren Aufstellbock.
Stellen Sie Ihr Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände ab, da es hier leicht umfallen könnte.

GUIDA A PIENO CARICO

Il Suo motociclo è stato concepito per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza e con un comfort di marcia davvero elevato.
La sistemazione dei pesi sulla moto è molto importante per mantenere inalterati questi standard di sicurezza e per evitare di trovarsi in difficoltà quando si eseguono manovre repentine o nel percorrere tratti di strada sconnessa.
Non guidate la moto con borse laterali montate ad una velocità superiore a 130 Km/h.
Questa velocità deve essere ulteriormente ridotta in caso di cattivo stato dei pneumatici, di fondo e di visibilità.

Informazioni sul carico trasportabile:
Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i 420 Kg.
Il peso del bagaglio da solo non deve assolutamente superare i 23 Kg così suddivisi (fig. 1):

9 Kg max. per ogni borsa laterale;
5 Kg max. per la borsa da serbatoio.

Cercate di disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione quanto più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.
Fissate saldamente il bagaglio alle strutture della moto: un bagaglio non fissato correttamente può rendere il motociclo instabile.
Non fissate elementi voluminosi e pesanti sul manubrio o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del veicolo.
Non inserite parti da trasportare negli interspazi tra carenatura e telaio in quanto potrebbero

CARRYING THE MAXIMUM LOAD ALLOWED

Your motorcycle is designed for long-distance riding, carrying the maximum load allowed in the utmost comfort and in full safety.
Even weight distribution is critical to preserving these safety features and avoiding trouble when performing sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.
When the side panniers are fitted, never exceed 130 Km/h.
Further reduce speed if tyres are worn down and when riding on poor road surface or with poor visibility.

Information about carrying capacity:
The total weight of the motorcycle in running order including rider, pillion passenger, luggage and additional accessories should not exceed 420 Kg.
The weight of luggage alone should never exceed 23 Kg divided as follows (fig. 1):

max 9 Kg for each side pannier;
max 5 Kg for tankbag.

Try to arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and close to motorcycle centre.
Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible.
Improperly secured luggage may affect stability.
Never fix bulky or heavy objects to the handlebar or to the front mud guard as this would affect stability and cause danger.
Do not insert any objects you may need to carry into the gaps between fairing and frame as these may foul moving parts.
If you install the side panniers:

CONDUITE A PLEINE CHARGE

Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité et en bénéficiant d'une conduite de tout confort.
La répartition des poids sur la moto est très importante afin de maintenir inchangés les niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.
Si les sacoches latérales sont montées, ne dépassez pas la vitesse de 130 Km/h avec votre moto.
Cette vitesse doit être réduite davantage en cas de mauvaises conditions des pneus, de la chaussée et de visibilité.

Renseignements sur la charge transportable:
Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage, et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser 420 Kg.
Le seul poids du bagage ne doit absolument pas dépasser 23 Kg repartis comme suit (fig. 1):

9 Kg max. pour chaque sacoche latérale
5 Kg max. pour la sacoche de réservoir.

Tachez de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position aussi basse que possible et autant que possible au centre du véhicule.
Fixez solidement le bagage aux structures de la moto: un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.
Ne fixez pas des éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse du véhicule.

FAHRTEN MIT VOLLER BELADUNG

Ihr Motorrad wurde dahingehend entworfen, um auf langen Fahrtstrecken mit voller Beladung reisen zu können, wobei Ihnen vollkommene Sicherheit und ein besonders hoher Fahrkomfort geboten werden. Die Verteilung der Lasten auf dem Motorrad ist sehr wichtig, um diese Sicherheitstandards aufrecht erhalten und um Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können. Fahren Sie mit montierten Seitenkoffern nie schneller als 130 km/h.
Diese Geschwindigkeit muß im angemessenen Maß gemindert werden, wenn sich die Reifen sich einem schlechten Zustand befinden, die Straßenverhältnisse schlecht sind und die Sicht behindert ist.

Informationen über die Tragfähigkeit:
Das Gesamtgewicht Ihres fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und zusätzlichem Zubehör darf die 420 kg nicht überschreiten.
Das Gepäck darf, allein gewogen, auf keinen Fall 23 kg überschreiten und muß folgendermaßen aufgeteilt werden (Abb. 1):

max. 9 kg pro Seitenkoffer
max. 5 kg pro Tanktasche.

Richten Sie das Gepäck oder das Zubehör, welches sich als am schwersten erweist, so tiefliegend wie möglich und vorzugsweise in den Mitte des Motorrads aus. Das Gepäck fest an der Motorradstruktur befestigen. Nicht richtig befestigtes Gepäck kann ein Motorrad mit wenig Stabilität zur Folge haben.

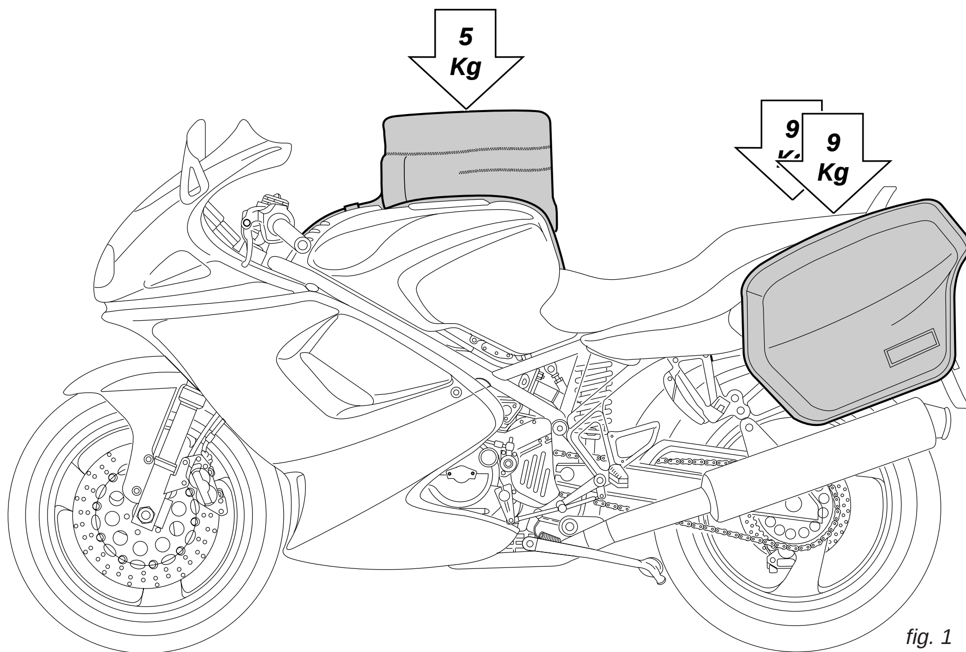


fig. 1

interferire con le parti in movimento del veicolo.
In caso di montaggio delle borse laterali:
suddividete i bagagli e gli accessori in base al loro peso e disponeteli uniformemente nelle borse laterali;
chiudere con l'apposita serratura a chiave ogni borsa laterale.
Verificate che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata (vedi pag. 92) e che risultino in buone condizioni.

sort luggage and accessories so to distribute weight evenly and then arrange them in the panniers so that they are well balanced;
lock both side panniers using the suitable key lock.
Make sure the tyres are inflated to the recommended pressure (see page 92) and that they are in good condition.

N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces entre carénage et cadre, car ils pourraient interférer avec les organes en mouvements du véhicule.
En cas de montage des sacoches latérales:
repartissez les bagages et les accessoires selon leur poids et positionnez-les de manière uniforme dans les sacoches latérales;
fermez chaque sacoche latérale á l'aide de sa serrure a clé.
Vérifiez que les pneus soient gonflés á la pression indiquée (voir page 92) ainsi que leur bon état.

Befestigen Sie am Lenker oder am vorderen Schutzblech keinerlei voluminöse und schwere Elemente, dies könnte zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust Ihres Motorrads führen.
Fügen Sie niemals Teile in die Freiräume zwischen Verkleidung und Rahmen ein, da sie mit den Bewegungsorgangen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Falls Sie die Seitenkoffer montiert haben:
- das Gepäck und das Zubehör gleichmäßig, ihrem Gewicht entsprechend, aufteilen und es so auf die Seitenkoffer verteilen;
- die Seitenkoffer mit dem dafür vorgesehenen Schlüssel abschließen.
Überprüfen Sie, ob die Reifen den angegebenen Druck (siehe Seite 93) aufweisen und ob sie sich in einem guten Zustand befinden.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 2.1) e per il motore (fig. 2.2).

Telaio N.

Motore N.



Note
Questi numeri identificano il modello del Suo motociclo e sono da citare per la richiesta di parti di ricambio.

IDENTIFICATION DATA

Every Ducati motorcycle is identified by two numbers: frame number (fig. 2.1) and engine number (fig. 2.2).

Frame No.

Engine No.



Note
These numbers identify the model of your motorcycle and should be mentioned when ordering spare parts.

DONNEES D'IDENTIFICATION

Deux numéros identifiant respectivement le cadre (fig. 2.1) et le moteur (fig. 2.2) sont gravés sur chaque moto Ducati.

Cadre N°

Moteur N°



Note
Ces numéros identifient le modèle de votre moto. Ils doivent être mentionnés sur la commande de pièces détachées.

ERKENNUNGSDATEN

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Erkennungsnummern versehen, eine für den Rahmen (Abb. 2.1) und eine für den Motor (Abb. 2.2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.


Merke
Diese Nummern kennzeichnen Ihr Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.

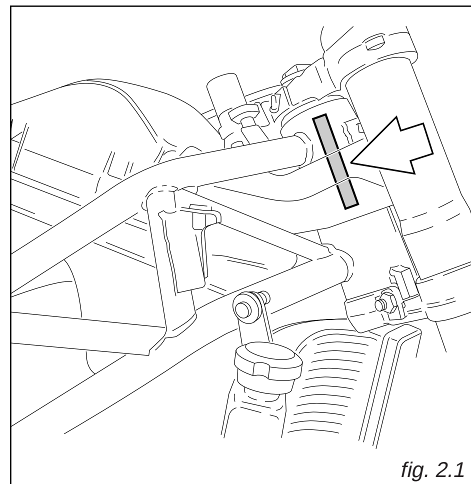


fig. 2.1

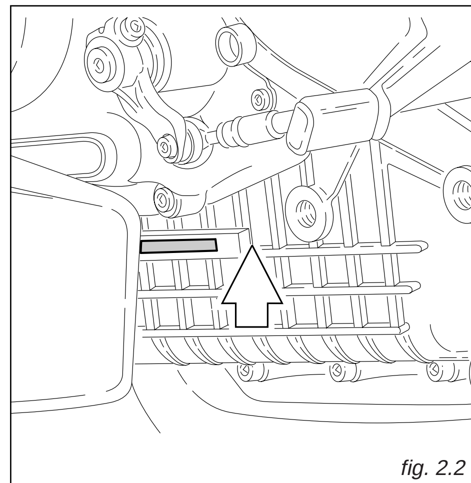


fig. 2.2

Comandi per la guida
Controls
Commandes pour la conduite
Fahrsteuerungen



Attenzione

Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

POSIZIONE DEI COMANDI PER LA GUIDA DEL MOTOCICLO (fig. 3)

1) Cruscotto.
2) Interruttore di accensione e bloccasterzo a chiave.
3) Commutatore sinistro.
4) Leva comando frizione.
5) Leva comando starter.
6) Commutatore destro.
7) Manopola girevole comando acceleratore.
8) Leva comando freno anteriore.
9) Pedale comando cambio.
10) Pedale comando freno posteriore.



Warning

This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

POSITION OF MOTORCYCLE CONTROLS (fig. 3)

1) Instrument panel.
2) Key-operated ignition switch and steering lock.
3) Left switch.
4) Clutch lever.
5) Starter lever.
6) Right switch.
7) Throttle twistgrip.
8) Front brake lever.
9) Gear change pedal.
10) Rear brake pedal.



Attention

Ce chapitre nous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lire soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

POSITION DES COMMANDES POUR LA CONDUITE DU MOTOCYCLE (fig. 3)

1) Tableau de bord
2) Commutateur d'allumage et antivol sur la direction à clé
3)Commutateurgauche
4) Levier commande embrayage
5) Levier commande starter
6) Commutateur droit
7) Poignée de commande de gaz
8) Levier commande frein avant
9) Sélecteur de vitesse
10) Pédale commande frein arrière



Achtung
Dieses Kapitel zeigt die Anordnung und die Steuerfunktionen an, die für die Steuerung des Motorrads notwendig sind.Bevor Sie die entsprechenden Steuerungen verwenden, müssen Sie daher die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

ANORDNUNG DER MOTORRADSTEUERUNGEN (Abb. 3)

1) Instrumentenbrett.
2) Zündschalter und Lenkradschloß.
3) Linker Umschalter.
4) Kupplungssteuerhebel.
5) Starterhebel.
6) Rechter Umschalter.
7) Gasdrehgriff.
8) Vorderradbremshebel.
9) Gangschaltpedal.
10) Hinterradbremspedal.

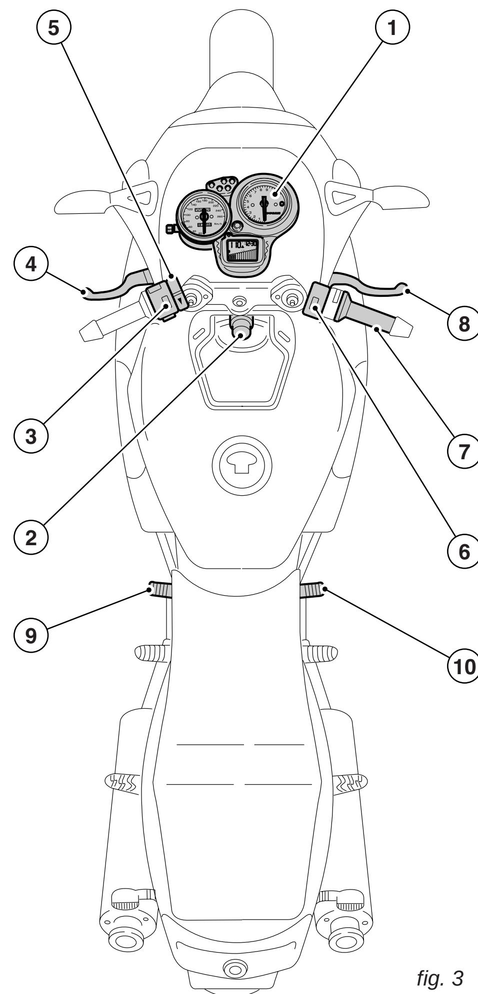


fig. 3

CRUSCOTTO (fig. 4.1)

1) Tachimetro (km/h)
Indica la velocità di marcia
a) Contachilometri parziale (km)
Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento
b) Contachilometri (km)
Indica la distanza totale percorsa
c) Pomello azzeramento contakm parziale
Serve per portare a zero "0000" il contakm parziale
2) Contagiri (min^{-1})
Indica la velocità di rotazione del motore
3) Segnalatore verde ***N***
Si accende quando il cambio è in posizione di folle
4) Segnalatore giallo
Si accende quando nel serbatoio sono rimasti circa 6 litri di carburante corrispondenti a 1 settore dell'indicatore (9.1)
5) Segnalatore verde
Si accende quando un indicatore di direzione è in funzione
6) Segnalatore rosso
Si accende per indicare una pressione dell'olio motore troppo bassa. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore di accensione su ***ON*** *. Deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore.*

Importante
Non utilizzate il motore quando la spia rimane accesa in quanto potreste danneggiarlo gravemente.

7) Segnalatore blu
Si accende per indicare la luce abbagliante accesa

INSTRUMENT PANEL (fig. 4.1)

1) Speedometer (km/h)
Gives road speed
a) Trip meter (km)
Gives distance covered since last resetting
b) Odometer (km)
Gives total distance covered
c) Trip meter resetting knob
Used to reset trip meter to "0000"
2) Rev counter (rpm)
Gives engine speed in rpm
3) Green light ***N***
Comes on when gearbox is in neutral
4) Yellow light
Comes on when there are about 6 litres fuel left in the tank, corresponding to 1 bar of the digital display (9.1)
5) Green light
Comes on when a turn indicator is on
6) Red light
Comes on when engine oil pressure is too low. It briefly comes on when the ignition is switched to ***ON*** *and normally goes out a few seconds after engine starts.*

Important
If this light stays on, stop the engine or it may suffer severe damage.

7) Blue light
Comes on when high beam is on
8) Digital display
Includes several functions

Digital display (fig.4.2)
8.1) Fuel level indicator
The fuel level in the tank is indicated by full bars.

TABLEAU DE BORD (fig. 4.1)

1) Indicateur de vitesse (km/h)
Indique la vitesse de marche
a) Totalisateur journalier (km):
Indique la distance parcourue à partir de la dernière mise à zéro
b) Compteur kilométrique (km)
Indique la distance totale parcourue
c) Bouton de mise à zéro totalisateur journalier
Sert à mettre à zéro "0000" le totalisateur journalier
2) Compte-tours (min^{-1})
Indique la vitesse de rotation du moteur
3) Avertisseur vert ***N***
S'allume si le sélecteur est au point mort
4) Avertisseur jaune
S'allume si dans le réservoir il n'y a qu'environ 6 litres de carburant correspondant à 1 secteur de l'indicateur (9.1)
5) Avertisseur vert
S'allume si un clignotant est en fonctionnement
6) Avertisseur rouge
S'allume pour indiquer une pression de l'huile moteur trop basse. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ***ON*** *. Il doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.*

Important
N'utilisez pas le moteur si ce témoin demeure allumé car vous pourriez lui porter gravement préjudice.

7) Avertisseur bleu
S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé
8) Tableau multifonctions
Y sont représentées plusieurs fonctions

INSTRUMENTENBRETT (Abb. 4.1)

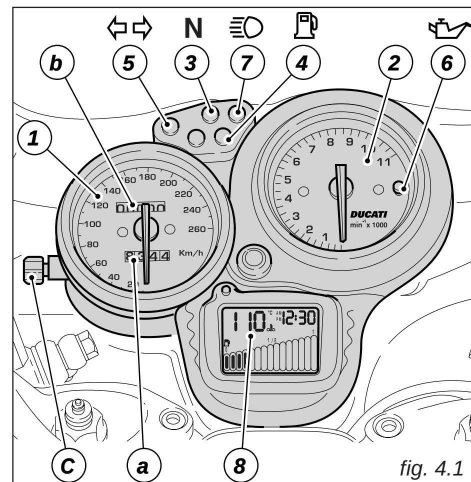


fig. 4.1

1) Tachometer (km/h)
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.
a) Tageskilometerzähler (km)
Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an.
b) Kilometerzähler (km)
Zeigt die insgesamt befahrene Strecke an.
c) Rückstellknopf für Tageskilometerzähler
Dient zur Rückstellung des Tageskilometerzählers auf "0000"
2) Drehzahlmesser (min^{-1})
Zeigt die Umdrehungszahl des Motors an.
*3) Grüne Kontrolleuchte **N***
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.
4) Gelbe Kontrolleuchte
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß nur noch 6 Liter Kraftstoff im Tank vorhanden sind. Entspricht einem Anzeigebalken (9.1).
5) Grüne Kontrolleuchte
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß ein Blinker eingeschaltet ist.
6) Rote Kontrolleuchte
*Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muß aufleuchten, wenn Sie den Zündschalter auf **ON** stellen und muß einige Sekunden nach dem Anlaß erlöschen.*


Wichtig
Bleibt diese Kontrolleuchte jedoch weiterhin eingeschaltet, dürfen Sie das Motorrad nicht fahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen könnte.

7) Blaue Kontrolleuchte
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß das Fernlicht eingeschaltet ist.

8) Quadro multifunzionale
Sono rappresentate diverse funzioni

Quadro multifunzionale (fig.4.2)
8.1) Indicatore livello carburante
La quantità di carburante presente nel serbatoio è rappresentata da settori pieni. Quando solo 1 segmento pieno rimane acceso, questo inizierà a lampeggiare e contemporaneamente si illuminerà la spia (4) di riserva.
8.2) Indicatore temperatura acqua
Indica la temperatura del liquido di raffreddamento del motore. Quando il motore è completamente freddo sull'indicatore compare la scritta ***LO*** *intermittente.*
Dai 45°C la temperatura del motore sarà visibile sull'indicatore. Raggiunti i 120°C, che rappresentano la temperatura massima del motore, l'indicatore comincia a lampeggiare.

Importante
Non utilizzate il motore quando la temperatura raggiunge il valore massimo in quanto potreste danneggiarlo gravemente.

8.3) Orologio
La prima cifra rappresenta le ore e la seconda i minuti.
8.4) Tasto di regolazione orologio
Premendolo alternativamente si incrementano i minuti. Tenerlo premuto per avere un incremento più veloce.

When there is only 1 full bar left on, it will start blinking while the reserve light (4) will come on.
8.2) Coolant temperature indicator
Shows engine coolant temperature. When the engine is cold, the flashing message ***LO*** *is displayed.*
Engine temperature is displayed from 45°C and over. If engine maximum temperature (120°C) is reached, the indicator will start blinking.

Important
Stop the engine if it reaches maximum temperature or it may suffer severe damage.

8.3) Clock
The first figure gives hours, the second one minutes.
8.4) Clock setting button
Press it briefly to increase minutes. Keep it depressed to speed up the process.

Tableau multifonctions (fig.4.2)
8.1) Indicateur niveau carburant
La quantité de carburant à l'intérieur du réservoir est représentée par des secteurs pleins. Quand il ne reste que 1 secteur plein allumé, il commence à clignoter et dans un même temps, s'allume le témoin (4) de réserve.
8.2) Indicateur température eau
Indique la température du liquide de refroidissement du moteur. Lorsque le moteur est complètement froid, sur l'indicateur apparaît l'inscription ***LO*** *clignotante.*
A partir de 45°C la température du moteur sera visible sur l'indicateur. Une fois atteint 120°C, représentant la température max. du moteur, l'indicateur commence à clignoter.

Important
N'utilisez pas le moteur si la température atteint la valeur maximale, car vous pourriez lui porter gravement préjudice.

8.3) Horloge
Le premier chiffre représente les heures et le second les minutes.
8.4) Touche de réglage horloge
En la pressant de manière discontinue, on augmente les minutes. En la maintenant enfoncée on obtient un incrément plus rapide.

8) Mehrfunktionsanzeige
Es werden verschiedene Funktionen angezeigt.

Mehrfunktionsanzeige (Abb. 4.2)
8.1) Kraftstoffanzeige
Die im Tank vorhandene Kraftstoffmenge wird hier durch Anzeigebalken dargestellt. Ist nur noch 1 voller Balken zu erkennen, beginnt dieser aufzublinken, gleichzeitig schaltet sich auch die Reservekontrolleuchte (4) ein.
8.2) Wassertemperaturanzeige
*Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an. Bei einem noch kalten Motor blinkt hier die Angabe **LO** auf. Ab einer Motortemperatur von 45°C werden die jeweiligen Werte angezeigt. Bei einem Erreichen von 120°C, der Höchsttemperatur des Motors, beginnt diese Anzeige aufzublinken.*


Wichtig
Das Motorrad darf nicht verwendet werden, wenn der Motor die Höchsttemperatur erreicht hat, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen könnte.

8.3) Uhr
Die erste Ziffer gibt die Stunden, die zweite die Minuten an.
8.4) Einstelltaste der Uhr
Durch ein impulsartiges Drücken, steigt die Minutenangabe an, durch Niedergedrückthalten erhält man einen Schnelldurchlauf der Ziffern.

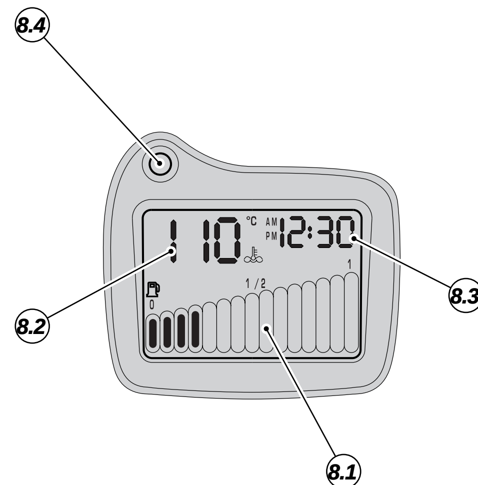


fig. 4.2

CHIAVI (fig. 5.1)

Con la Sua Ducati Le è stata consegnata una chiave (in duplicato) universale per avviamento, bloccasterzo e serratura sella.



Note
Dopo averla separata da quella in uso conservare la chiave di riserva in luogo sicuro.

INTERRUTTORE DI ACCENSIONE E BLOCCASTERZO A CHIAVE (fig. 5.2)

É sistemato davanti al serbatoio e può effettuare quattro posizioni.
A) Marcia.
B) Arresto.
C) Bloccasterzo.
D) Luci di parcheggio e bloccasterzo.



Note
Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

KEYS (fig. 5.1)

Your Ducati is delivered with two universal keys for ignition, steering lock and seat catch.



Note
Separate the spare key from the key you will be using and keep it in a safe place.

KEY-OPERATED IGNITION SWITCH AND STEERING LOCK (fig. 5.2)

It is located in front of the fuel tank and has four positions:
A) Run.
B) Stop.
C) Steering lock.
D) Parking lights and steering lock.



Note
To move the key to positions (C) and (D), press it down before turning it. Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take the key out.

LES CLES (fig. 5.1)

Avec votre Ducati vous avez reçu une clé (en double) universelle pour le démarrage, pour l’antivol de direction et serrure de la selle.



Notes
Séparez le double de la clé que vous utilisez et gardez-le dans un lieu sûr.

COMMUTATEUR D’ALLUMAGE ET ANTIVOL SUR LA DIRECTION A CLE (fig. 5.2)

Placé devant le réservoir, il a quatre positions.
A) Démarrage.
B) Arrêt.
C) Antivol de direction.
D) Feux de stationnement et antivol de direction.



Notes
Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut l’enfoncer et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l’extraction de la clé.

SCHLÜSSEL (Abb. 5.1)

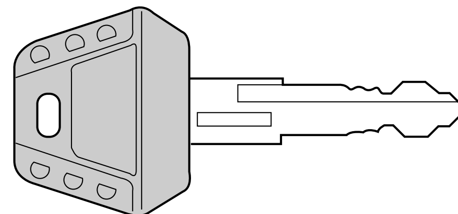
Gemeinsam mit Ihrer Ducati wurde Ihnen auch ein Universalschlüssel (in zweifacher Ausführung) ausgehändigt, der zum Anlaß, für das Lenkerschloß und zum Abschließen des Sattels erforderlich ist.


Merke
Nachdem Sie die Schlüssel voneinander getrennt haben, bewahren Sie einen davon immer an einem sicheren Ort auf.

ZÜNDSCHALTER UND LENKRADSCHLOSS (Abb. 5.2)

Ist vor dem Tank angebracht und verfügt über vier Stellungsmöglichkeiten:
A) Fahrt.
B) Abstellen.
C) Lenkradschloß.
D) Standlichter und Lenkradschloß.


Merke
Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen bringen zu können, muß man ihn eindrücken und so auf die entsprechende Stellung drehen. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.


fig. 5.1

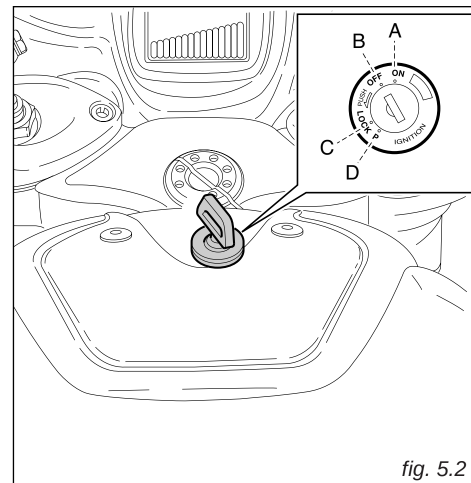


fig. 5.2

COMMUTATORE SINISTRO (fig. 6)

A) Commutatore, comando accensione luci a tre posizioni:
in basso O = luci spente;
al centro ☼ = luce di posizione anteriore, luce targa e luci del cruscotto accese;
in alto ☼ = luce del proiettore, luce di posizione anteriore, luce targa e luci del cruscotto accese.

B) Deviatore, comando selezione luci, a due posizioni:
posizione ≣D = luce anabbagliante accesa;
posizione ≣D = luce abbagliante accesa.

C) Pulsante ⇦⇨ , indicatore di direzione a tre posizioni:
posizione centrale = spento;
posizione ⇦ = svolta a sinistra;
posizione ⇨ = svolta a destra.
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

D) Pulsante , = avvisatore acustico.

E) Pulsante ≣D , = lampeggio abbagliante.

LEFT SWITCH (fig. 6)

A) Switch, light switch, 3 positions:
Down O = lights off;
Centre ☼ = front parking light, number plate light and panel lights on;
Up ☼ = headlamp, front parking light, number plate light and panel lights on.

B) Dip switch, light dip switch, two positions:
position ≣D = low beam on;
position ≣D = high beam on.

C) Switch ⇦⇨ , 3-position turn indicator:
centre position = OFF;
position ⇦ = left turn;
position ⇨ = right turn.
To cancel turn indicators, return switch to central position and push in.

D) Button , warning horn.

E) Button ≣D , high-beam flasher.

COMMUTATEUR GAUCHE (fig. 6)

A) Commutateur, commande système d'éclairage à trois positions:
en bas O = feux éteints
au milieu ☼ = feu de position avant, éclairage plaque minéralogique et éclairage instruments de bord allumés
en haut ☼ = phare, feu de position avant, éclairage plaque minéralogique et instruments de bord allumés.

B) Inverseur, commande de sélection feux, à deux positions:
position ≣D = feu de croisement allumé;
position ≣D = feu de route allumé.

C) Interrupteur ⇦⇨ , clignotant de direction à trois positions:
position centrale = éteint;
position ⇦ = clignotant gauche;
position ⇨ = clignotant droit.
Pour désactiver l'indicateur, presser le levier de commande une fois revenu au centre.

D) Bouton , avertisseur sonore.

E) Bouton ≣D , appel de phare.

LINKER UMSCHALTER (Abb. 6)

A) Umschalter, Lichtschalter mit 3 Stellungsmöglichkeiten:
*nach unten **O** = Lichter aus;*
Mitte ⊃o◁ = vorderes Standlicht, Nummernschildbeleuchtung und Beleuchtung des Instrumentenbretts eingeschaltet.
nach oben ☼ = Scheinwerfer, vorderes Standlicht, Nummernschildbeleuchtung und Beleuchtung des Instrumentenbretts eingeschaltet.

B) Wechselschalter, Wahl der Beleuchtungsart, 2 Stellungsmöglichkeiten:
Position ▀≣D = Abblendlicht eingeschaltet;
Position ‾≣D = Fernlicht eingeschaltet.

C) Drucktaste ⇦⇨ , Blinkerschalter mit drei Stellungsmöglichkeiten:
mittlere Stellung = ausgeschaltet;
Position ⇦ = Abbiegen nach links;
Position ⇨ = Abbiegen nach rechts.
Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, müssen Sie den kleinen Hebel an Blinkersteuerung, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, niederdrücken.

D) Drucktaste ⏷ = Hupe.

E) Drucktaste ≣D = Lichthupe.

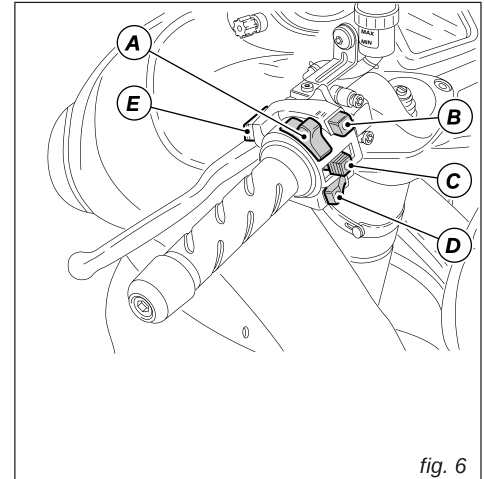


fig. 6

LEVA COMANDO FRIZIONE (fig. 6.1)

La leva (F) comanda il disinnesto della frizione. Quando la tirate verso la manopola interrompete la trasmissione del moto dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze e negli arresti.



Importante
Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del Vostro motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

LEVA COMANDO STARTER (fig. 6.2)

Il comando starter serve per agevolare la partenza a freddo del motore e innalzare il regime di rotazione minimo, dopo l'avviamento.
Posizioni di utilizzo della leva:
1) (verticale) = comando non attivato
2) = comando completamente attivato.
La leva può assumere anche posizioni intermedie per assecondare il progressivo riscaldamento del motore (vedi procedura di "Avviamento" a pag. 130).



Importante
Non usate questo dispositivo se il motore è caldo. Non viaggiate con comando starter attivato.

CLUTCH LEVER (fig. 6.1)

Lever (F) disengages the clutch. When you pull in the lever, you will disengage the engine from the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off and stopping.



Important
Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.

FAST-IDLE LEVER (fig. 6.2)

The fast-idle device is used to help starting the engine from cold and increase engine idling speed after starting.
Lever positions:
1) (vertical) = closed
2) = fully open.
The lever can be opened and closed gradually to adjust speed until engine is fully warm (see "Starting" procedure on page 130).



Important
Never use the fast-idle when the engine is warm or leave it open when riding.

LEVIER DE COMMANDE EMBRAYAGE (fig. 6.1)

Le levier (F) commande le débrayage. Si vous le tirez vers la poignée, vous coupez la transmission du mouvement du moteur à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motocycle, tout particulièrement lors du démarrage et de l'arrêt.



Important
Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie de votre moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.

LEVIER DE COMMANDE STARTER (fig. 6.2)

La commande de starter sert à favoriser le démarrage du moteur à froid et à augmenter le régime de rotation au ralenti, après le démarrage.
Positions d'utilisation du levier:
1) (verticale) = commande non activée
2) = commande complètement activée
Le levier peut être déplace également sur les positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur (voir procédure de "Démarrage" à la page 130).



Important
N'utilisez pas ce dispositif si le moteur est chaud. Ne roulez pas avec la commande de starter activée.

KUPPLUNGSHEBEL (Abb. 6.1)

Dieser Hebel (F) muß zum Auskuppeln verwendet werden. Durch sein Anziehen zum Lenkergriff hin, unterbrechen Sie die Übertragung des Antriebs des Motors zum Getriebe, d.h. also zum Antriebsrad. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrphasen Ihres Motorrads von besonderer Bedeutung, besonders aber beim Anfahren und beim Anhalten.



Wichtig
Eine korrekte Anwendung dieser Vorrichtung wird die Lebensdauer des Motors Ihres Motorrads verlängern, da so Schäden an dessen Antriebsorgangen vermieden werden können.

STARTERHEBEL (Abb. 6.2)

Die Steuerung des Starters dient einem schnelleren Anlaß eines noch kalten Motors und nach dem Anlaß der Anhebung der Leerlaufdrehzahl.
Positionen des Hebels:
1) (senkrecht) = Steuerung nicht aktiviert.
2) = Steuerung vollständig aktiviert.
Dieser Hebel kann auch auf Zwischenstellungen gebracht werden, wodurch man eine stufenweise Erwärmung des Motors erhält *(siehe dazu auch Vorgangsweise für den "Anlaß" auf Seite 131).*



Wichtig
Verwenden Sie diese Vorrichtung nicht, wenn der Motor bereits warm ist. Fahren Sie nicht mit aktiviertem Starter.

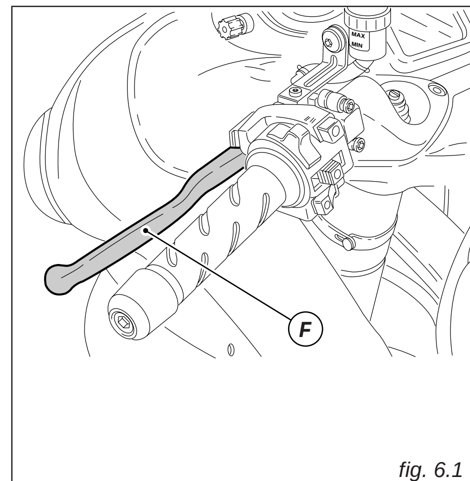


fig. 6.1

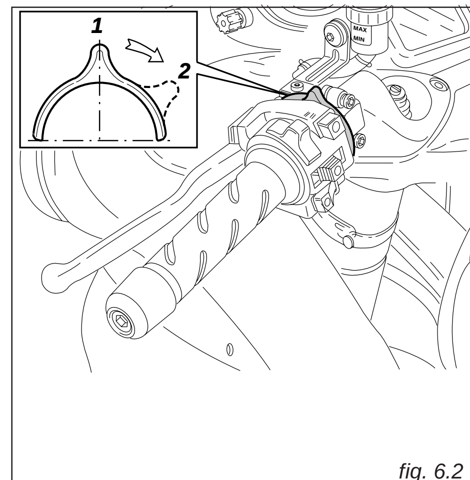


fig. 6.2

COMMUTATORE DESTRO (fig. 7)

*G) Interruttore **ENGINE STOP**, a due posizioni: posizione **RUN** = marcia. posizione **OFF** = arresto del motore.*



Attenzione
*Questo interruttore serve sopratutto nei casi di emergenza dove è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto riportate l'interruttore in posizione **RUN** per attivare la procedura di accensione.*



Importante
*Quando viaggiate con le luci accese se spegnete il motore con l'interruttore (G) e lasciate la chiave di accensione su **ON** potete causare l'esaurimento della batteria in quanto le luci rimarranno accese.*

H) Pulsante, avviamento.

MANOPOLA GIREVOLE COMANDO ACCELERATORE (fig. 7)

La manopola girevole (L), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle valvole del corpo farfallato. In caso di abbandono dell'impugnatura della manopola il ritorno alla posizione iniziale di minimo è automatico.



Attenzione
Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 130 e 136.

RIGHT SWITCH (fig. 7)

*G) Switch, **ENGINE STOP**, two positions: **RUN** = run. **OFF** = stop.*



Warning
*This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the **RUN** position to enable starting.*



Important
*When riding with the lights on, if you stop the engine using switch (G) and leave the ignition key in the **ON** position, the lights will remain on and the battery will run flat.*

H) Button, starter.

THROTTLE TWISTGRIP (fig. 7)

The twistgrip (L) on the right handlebar opens the throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).



Warning
Read the instructions on page 130 and 136 before using these controls.

COMMUTATEUR DROIT (fig. 7)

*G) Interrupteur, **ENGINE STOP**, à deux positions: position **RUN** = marche. position **OFF** = arrêt du moteur.*



Attention
*Cet interrupteur sert surtout en cas d'urgence pour mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt déplacer de nouveau l'interrupteur en position **RUN** pour activer la procédure d'allumage.*



Important
*Lorsque vous roulez avec les feux allumés, si vous laissez la clé d'allumage sur **ON**, après un arrêt du moteur par l'interrupteur (G), vous pouvez provoquer l'épuisement de la batterie car les feux demeurent allumés.*

H) Bouton, démarrage.

POIGNEE DE COMMANDE DE GAZ (fig.7)

La poignée de commande de gaz (L), sur le coté droit du guidon, commande l'ouverture des papillons du système d'injection. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.



Attention
Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions enoncées à la page 130 et 136.

RECHTER UMSCHALTER (Abb. 7)

*G) Schalter, **ENGINE STOP**, zwei Positionen:*
*Position **RUN** = Fahrt.*
*Position **OFF** = Motorstop.*



Achtung
*Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen sich ein schnelles Ausschalten des Motors als notwendig erweist. Nach einem erfolgten Halt, müssen Sie den Schalter auf **RUN** rückstellen und so die Zündung wieder aktivieren.*



Wichtig
*Wenn Sie mit eingeschalteter Beleuchtung fahren, den Motor dann unter Anwendung des Schalters (G) ausschalten und den Zündschlüssel auf **ON** belassen, können Sie einen Verbrauch der Batterie verursachen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.*

H) Drucktaste, Anlaß.

GASDREHGRIFF (Abb. 7)

Der Gasdrehgriff (L), auf der rechten Seite des Lenkers, steuert die Öffnung der Drosselklappen. Bei Loslassen des Griffs, kehren diese automatisch wieder in die Leerlaufstellung zurück.



Achtung
Bevor Sie diese Steuerungsvorrichtungen verwenden, müssen Sie die auf den Seiten 131 und 137 aufgeführten Anleitungen durchlesen.

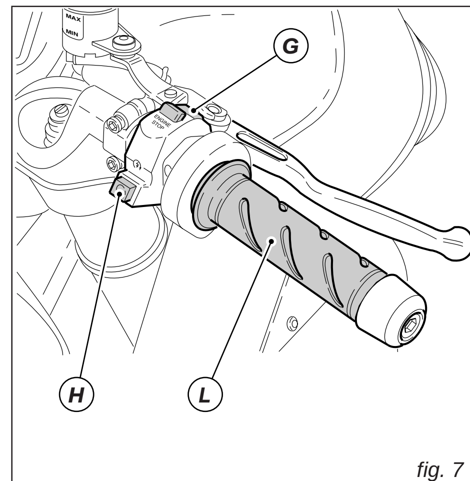


fig. 7

LEVA COMANDO FRENO ANTERIORE (fig. 8.1)

Tirando verso la manopola girevole la leva azionerete il freno anteriore. E' sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.

PEDALE COMANDO FRENO POSTERIORE (fig. 8.2)

Spingendo verso il basso il pedale azionerete il freno posteriore. Il sistema di comando è di tipo idraulico.

PEDALE COMANDO CAMBIO (fig. 8.3)

Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale con ritorno automatico e due movimenti:
***in basso** = spingendo il pedale verso il basso innesterete la 1ª marcia e le marce inferiori. Con questa manovra la spia **N** sul cruscotto si spegnerà.*
***in alto** = sollevando il pedale innesterete la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia. Ad ogni spostamento del pedale corrisponde solo un cambio marcia.*

FRONT BRAKE LEVER (fig. 8.1)

Pull in the lever towards the twistgrip to operate the rear brake. The system is hydraulically operated and you just need to squeeze the lever gently.

REAR BRAKE PEDAL (fig. 8.2)

Push down on the pedal to apply the rear brake. The system is hydraulically operated.

GEAR CHANGE PEDAL (fig. 8.3)

The gear change pedal is at rest when in the central position, is moved up and down to change gears and then returns to the central position.
***down** = push down on the pedal to engage 1st gear and to shift down. The **N** light will go out.*
***up** = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gear.*
Each time you move the pedal you will engage the next gear.

LEVIER DE COMMANDE FREIN AVANT (fig. 8.1)

En tirant le levier vers la poignée, vous actionnerez le frein avant. Un effort minimum de votre main suffira pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.

PEDALE DE COMMANDE FREIN ARRIERE (fig. 8.2)

En poussant la pédale vers le bas vous actionnerez le frein arrière. Le système de commande est de type hydraulique.

SELECTEUR DE VITESSES (fig. 8.3)

Le sélecteur de vitesse a une position de repos centrale avec retour en arrière automatique et deux mouvements.
***en bas** = en poussant la pédale vers le bas vous passerez la 1e vitesse et rétrograderez. Par cette manoeuvre le témoin **N** sur le tableau de bord s'éteindra.*
***en haut** = en levant la pédale, vous passerez la 2e vitesse et par la suite la 3e, 4e, 5e et 6e vitesse. A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.*

VORDERRADBREMSHEBEL (Abb. 8.1)

Durch Ziehen dieses Hebels zum Drehgriffs hin betätigen Sie die Vorderradbremse. Zum Betätigen dieser Vorrichtung reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulische Funktion handelt.

PEDAL DER HINTERRADBREMSE (Abb. 8.2)

Indem Sie das Pedal nach unten drücken, betätigen Sie die Hinterradbremse. Es handelt sich hierbei um ein hydraulisches Steuerungssystem.

GANGSCHALTPEDAL (Abb.8.3)

Das Gangschaltpedal verfügt über eine Ruheposition, die sich in der Mitte befindet und in welche das Pedal automatisch wieder zurückspringt. Bietet zwei Ausrichtungsmöglichkeiten:
nach unten** = wenn Sie das Pedal nach unten drücken, legen Sie den 1. Gang ein. Sie können die Gänge so herunterschalten. Diese Steuerung führt zum Erlöschen der Kontrolleuchte am Instrumentenbrett **N.
***nach unten** = durch Anheben des Pedals können Sie den 2. Gang und danach den 3., den 4., den 5. und den 6. Gang einlegen. Jede Pedalverschiebung entspricht der Weiterschaltung um einen Gang.*

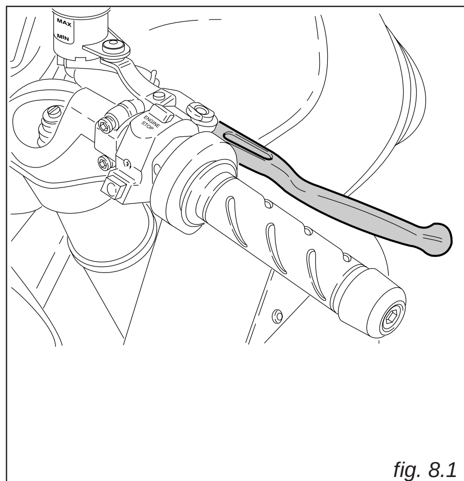
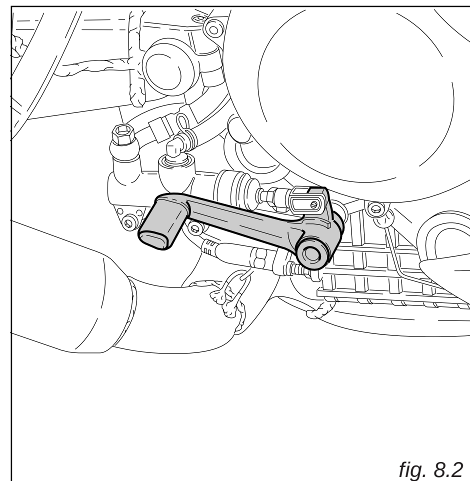


fig. 8.1


fig. 8.2

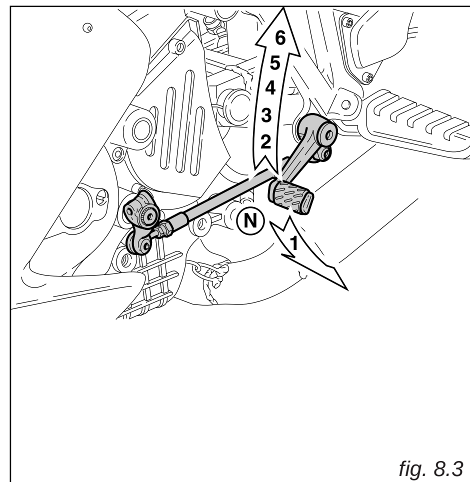


fig. 8.3

Elementi e dispositivi principali
Main components and devices
Principaux éléments et dispositifs
Hauptbestandteile und -vorrichtungen

POSIZIONE SUL MOTOCICLO (fig. 9)

1) Tappo serbatoio carburante.
2) Serratura sella e portacasco.
3) Cavalletto laterale.
4) Impugnatura per sollevamento motociclo.
5) Cavalletto centrale.
6) Specchi retrovisori.
7) Dispositivi di registro forcella anteriore.
8) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.

LOCATION (fig. 9)

1) Tank filler plug.
2) Seat catch and helmet hooks.
3) Side stand.
4) Lifting handgrip.
5) Centre stand.
6) Rear view mirrors.
7) Front fork adjusters.
8) Shock absorber adjusters.

POSITION SUR LE MOTOCYCLE (fig. 9)

1) Bouchon réservoir carburant.
2) Serrure selle et crochets de casque.
3) Béquille latérale.
4) Poignée pour levage motocycle.
5) Béquille centrale.
6) Rétroviseurs.
7) Dispositifs de réglage fourche avant.
8) Dispositifs de réglage amortisseur arrière.

ANORDNUNG AM MOTORRAD (Abb. 9)

1) Kraftstofftankverschluß.
2) Sattel- und Helmschloß.
3) Seitenständer.
4) Aufbockgriff.
5) Mittlerer Motorradbock.
6) Rückspiegel.
7) Einstellvorrichtung für Vorderradgabel.
8) Einstellvorrichtung für hinteren Stoßdämpfer.

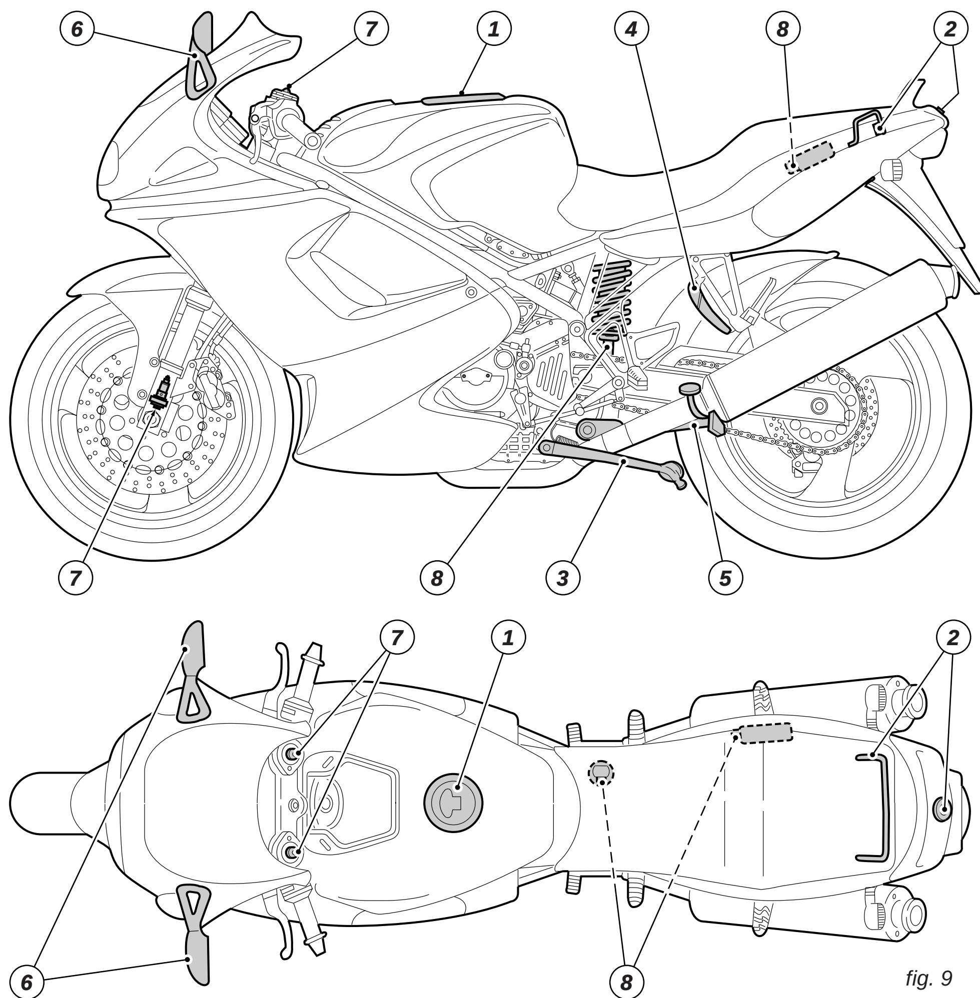


fig. 9

TAPPO SERBATOIO CARBURANTE (fig. 10)

Apertura

Sollevate il coperchietto (A) di protezione ed inserite la chiave di accensione nella serratura. Ruotate di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura. Sollevate il tappo.

Chiusura

Richiudete il tappo con chiave inserita e premetelo nella sede.
Ruotate la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estraetela. Richiudere il coperchietto (A) di protezione serratura.


Note
E' possibile chiudere il tappo solo con chiave inserita. Quest'ultima può essere rimossa solo quando il tappo è chiuso.


Attenzione
*Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 144) accertatevi **sempre** che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.*

TANK FILLER PLUG (fig. 10)

Opening

Lift the protection lid (A) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock. Lift the plug.

Closing

Refit the plug with the key in it and push it down into its seat.
Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out. Close the lock protection lid (A).


Note
The plug can only be closed with the key in. In turn, the key can only be taken out after the plug has been closed.


Warning
***Always** make sure you have properly refitted (see page 144) and closed the plug after each refueling.*

BOUCHON RESERVOIR CARBURANT (fig. 10)

Ouverture

Lever le cache (A) de protection et insérer la clé de contact dans la serrure. Tourner de 1/4 de tour la clé dans le sens des aiguilles d'une montre pour débloquer la serrure. Lever le bouchon.

Fermeture

Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement.
Tourner la clé dans le sens inverse aux aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et la sortir. Refermer le cache (A) de protection serrure.


Notes
Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée. Celle-ci ne peut être sortie que si le bouchon est fermé.


Attention
*Après avoir pris de l'essence (voir page 144), veillez **toujours** à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.*

KRAFTSTOFFTANKVERSCHLUSS
(Abb. 10)

Öffnen

Heben Sie den Schutzdeckel (A) an, stecken Sie den Zündschlüssel in das Tankschloß ein, drehen Sie diesen dann um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn und sperren Sie das Schloß so auf. Nun können Sie den Verschluß abnehmen.

Schließen

Den Verschluß mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken.
Den Schlüssel, gegen den Uhrzeigersinn, in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (A) des Tankschlosses wieder zuklappen.



Merke

Ein Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich. Dieser kann nur dann abgezogen werden, wenn der Verschluß abgeschlossen ist.



Achtung

Nach jedem Auftankvorgang müssen (siehe Seite 145) Sie sich ***immer*** *davon überzeugen, daß der Tankverschluß auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.*

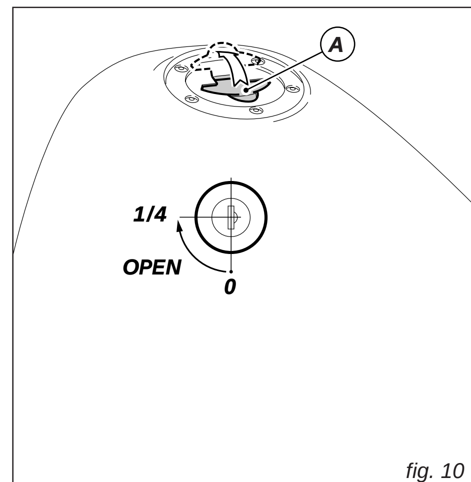


fig. 10

SERRATURA SELLA E PORTACASCO

Apertura (fig. 11.1)

Introducete la chiave di accensione nella serratura e ruotatela in senso orario per circa 1/4 di giro fino ad ottenere il sollevamento della parte posteriore della sella. Sfilate la sella dai fermi anteriori tirandola all'indietro.
Nella parte posteriore del vano sotto alla sella troverete i ganci di attacco dei caschi di protezione per il pilota e il passeggero. Inserite nel gancio l'estremità del laccio di aggancio fornito in dotazione al motociclo (fig. 11.2) e lasciatelo appeso all'esterno. Il montaggio della sella assicurerà il fissaggio.


Attenzione
Questo dispositivo serve per proteggere il casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciate il casco attaccato al gancio quando viaggiate; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del veicolo.

SEAT CATCH AND HELMET HOOKS

Opening (fig. 11.1)

Fit the ignition key into the lock and turn it clockwise about 1/4 turn until the rear end of the seat lifts up. Pull the seat backwards to slide it off its front holders.
On the rear end of the compartment underneath the seat, there are the hooks for securing the rider and passenger helmets. Insert an end of the cord supplied with the motorcycle (fig. 11.2) into a hook and leave it hanging outside. It will be locked safely when you refit the seat.


Warning
This system is intended to lock your helmet safely when you park your motorcycle. Never leave the helmet hanging from the hook when riding or it may get in the way and make you lose control of the motorcycle.

SERRURE SELLE ET CROCHETS DE CASQUE

Ouverture (fig. 11.1)

Introduisez la clé de contact dans la serrure et tournez-la, dans le sens des aiguilles d'une montre, de 1/4 de tour jusqu'à obtenir le levage de la partie arrière de la selle. Dégagez la selle de ses arrêtoirs avant en la tirant en arrière.
A la partie arrière du dégagement sous la selle vous trouverez les crochets de fixation des casques de protection pour pilote et passager. Introduisez dans le crochet l'extrémité du lacet d'accrochage, livré en standard avec motocycle (fig. 11.2), et laissez le pendre à l'extérieur. Le montage de la selle garantira sa fixation.


Attention
Ce dispositif sert à protéger le casque lorsque le motocycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre du crochet lorsque vous roulez; cela pourrait entraver les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du véhicule.

SATTEL- UND HELMSCHLOSS

Öffnen (Abb.11.1)
Den Zündschlüssel in das Schloß einstecken und circa um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen, d.h. solange bis der hintere Sattelteil hochschnappt. Lösen Sie den Sattel nun durch Ziehen nach hinten aus den vorderen Feststellvorrichtungen.
Am hinteren Sattelteil, d.h. in dessen Hohlraum, befinden sich die Häken, in die sowohl der Helm des Fahrers, als auch der des Beifahrers eingehängt werden können. Fügen Sie das Ende des mit dem Motorrad gelieferten Befestigungsgurts (Abb. 11.2) in den jeweiligen Haken ein und lassen Sie ihn nach außen heraushängen. Die erneute Montage des Sattels sichert die Befestigung.

Achtung
Diese Vorrichtung ist für den Diebstahlschutz Ihres Helms vorgesehen, wenn Sie das Motorrad parken. Lassen Sie den Helm niemals in diesem Haken eingehängt, wenn Sie mit Ihrem Motorrad losfahren, da er mit den Fahrbewegungen interferieren und zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen kann.

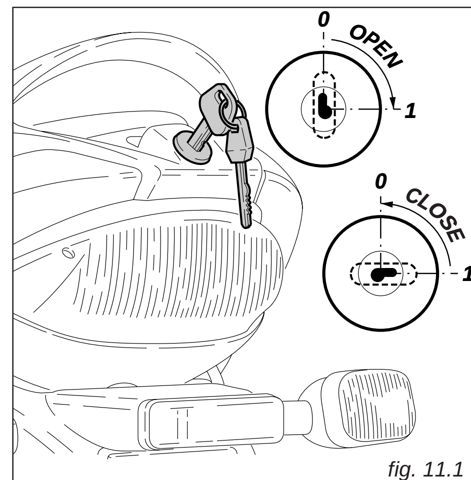
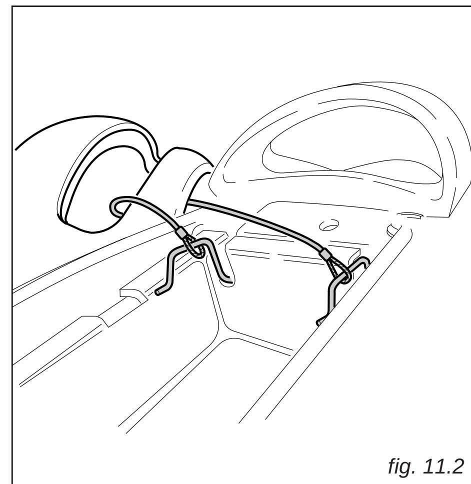


fig. 11.1


fig. 11.2

Chiusura

Assicuratevi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto alla sella. Inserite le estremità anteriori del fondo sella sotto al cavallotto del telaio quindi spingete sull’estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicuratevi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovete la chiave dalla serratura.



Note

È possibile alloggiare nel vano sotto sella un lucchetto antifurto (A, fig. 11.3).

Closing

Make sure that all parts are arranged and secured properly inside the compartment under the seat. Slide the front ends of the seat bottom underneath the frame U-tube and push down on the rear end of the seat until you hear the catch click. Make sure the seat is firmly secured to the frame and take the key out of the lock.



Note

You can store an anti-theft padlock in the compartment under the seat (A, fig. 11.3).

Fermeture

Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle. Introduisez les extrémités avant du fond de la selle sous le tube en U du cadre et appuyez sur l’extrémité arrière de la selle jusqu’à entendre le cliquetis du verrou de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure.



Notes

On peut ranger dans le dégagement sous la selle un cadenas antivol (A, fig. 11.3).

Schließen

Vergewissern Sie sich, daß alle Elemente wieder korrekt im Hohlraum unter dem Sattel angeordnet und befestigt wurden. Schieben Sie den vorderen Teil der Sattelunterseite unter die Bügelschraube des Rahmens und drücken Sie dann den hinteren Sattelteil solange nieder, bis Sie das Einrasten des Keils im Schloß vernehmen. Nachdem Sie sich davon überzeugt haben, daß der Sattel fest am Rahmen aufsitzt, können Sie den Schlüssel wieder abziehen.



Merke

Es ist möglich, im Hohlraum unter dem Sattel ein Diebstahlsicherungsschloß (A, Abb. 11.3) anzubringen.

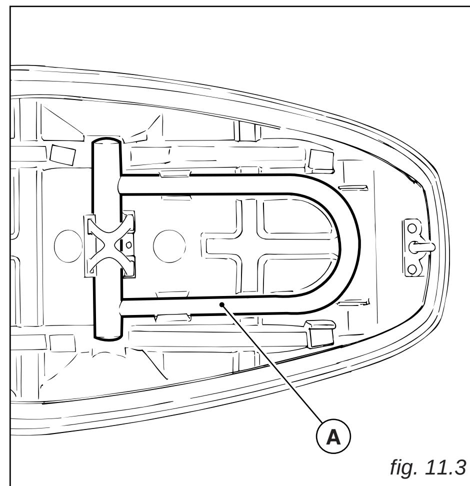


fig. 11.3

CAVALLETTO LATERALE (fig. 12.1)

Importante
Utilizzate il cavalletto laterale per sostenere il motociclo solo per brevi soste. Non rimanete seduti sul motociclo quando questo è sostenuto solo dal cavalletto laterale.

Per azionarlo spingete con il piede sul braccio di spinta (A) fino ad accompagnarlo alla posizione di massima estensione. Inclinate la moto fino al contatto dell'estremità del cavalletto con il suolo.
Quando la moto viene riportata in posizione verticale il cavalletto ritorna in posizione di riposo.
Controllate la molla per individuare eventuali danni, o una diminuzione della forza di tensione, e verificate che l'insieme del cavalletto laterale possa muoversi liberamente.

Attenzione
Assicurarsi che il cavalletto laterale sia effettivamente ritornato in posizione di riposo. Infatti il cavalletto laterale abbassato durante la marcia del veicolo, oltre ad ostacolare le operazioni di guida, può toccare il terreno in curva facendovi perdere il controllo del mezzo e procurare gravi incidenti e danni al motociclo.

SIDE STAND (fig. 12.1)

Important
Put the motorcycle on the side stand only when you expect to stop for a short time. Do not sit on the motorcycle when it is supported on the side stand only.

To pull down the side stand, push down on the thrust arm (A) until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.
The side stand will return to its rest position as you push the bike upright.
Check the spring for damage or wear and make sure that the side stand moves freely.

Warning
Make sure the side stand is fully up. If still down when riding, the side stand will get in the way while manoeuvring. Besides, it could dig into the ground on a bend and you could lose control of the motorcycle and fall off, risking severe injury to yourself and damage to the motorcycle.

BEQUILLE LATERALE (fig. 12.1)

Important
Utilisez la béquille latérale pour soutenir le motocycle uniquement lors de courts arrêts. Ne restez pas assis sur le motocycle lorsque celui-ci est soutenu uniquement par la béquille latérale.

Pour l'actionner appuyez votre pied sur le levier d'accompagnement (A) jusqu'à l'amener en position d'extension maximale. Inclinez la moto jusqu'à obtenir le contact de l'extrémité de la béquille avec le sol.
Quand la moto est ramenée à la position verticale, la béquille revient à sa position de repos.
Contrôlez le ressort afin de déterminer s'il y a des dommages, ou une réduction de la force de tension, vérifiez si l'ensemble de la béquille latérale bouge librement.

Attention
veillez à ce que la béquille latérale soit réellement revenue en position de repos. Une béquille latérale restée baissée durant la marche du véhicule, peut effectivement entraver les manoeuvres de conduite, tout comme toucher le terrain lors d'un virage en vous faisant perdre le contrôle du véhicule, d'où la possibilité d'occasionner des accidents sérieux et de porter préjudice au motocycle.

SEITENSTÄNDER (Abb. 12.1)



Wichtig

Verwenden Sie den Seitenständer nur dann zum Abstützen Ihres Motorrads, wenn Sie es kurzzeitig abstellen wollen. Setzen Sie sich nicht auf das Motorrad, wenn es nur durch diesen Seitenständer abgestützt wird.

Um diesen Ständer ausklappen zu können, brauchen Sie nur mit dem Fuß auf den Schubarm (A) zu drücken und ihn so in seine maximale Ausklappstellung zu begleiten. Nun müssen Sie das Motorrad solange neigen, bis das Ende des Ständers am Boden zur Auflage kommt.
Sobald das Motorrad wieder in die senkrechte Stellung gebracht bzw. aufgerichtet wird, klappt der Seitenständer in seine Ausgangsstellung zurück.
Kontrollieren Sie die Feder, um so eventuelle Schäden oder eine Minderung der Spannkraft feststellen zu können. Überprüfen Sie darüber hinaus, ob sich die Einheit des Seitenständers frei bewegen läßt.



Achtung

Vergewissern Sie sich immer, daß der Seitenständer in seine Ruhestellung zurückgeklappt ist. Ein während der Fahrt ausgeklappter Seitenständer, über die Tatsache hinaus, eine Behinderung für die Fahrbewegungen darzustellen, kann in Kurven mit der Fahrbahn in Berührung kommen und so zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen, was zu schweren Unfällen und schwerwiegenden Schäden an Ihrem Motorrad führen kann.

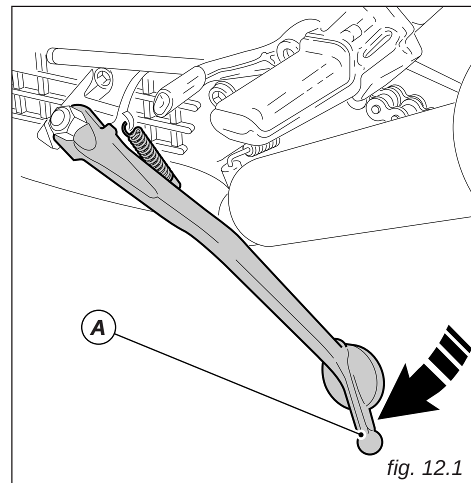


fig. 12.1

IMPUGNATURA SOLLEVAMENTO MOTOCICLO (fig. 12.2)

Per agevolare il posizionamento del motociclo sul cavalletto centrale o per sostenerlo nelle piccole manovre di parcheggio utilizzate l'impugnatura infulcrata sulla staffa portapedana passeggero sinistra.

Utilizzo

Ruotate l'impugnatura verso l'esterno per portarla in posizione di lavoro. Finito il suo utilizzo rilasciare la maniglia che ritorna automaticamente in posizione di riposo.



Attenzione

Viaggiare con l'impugnatura in posizione orizzontale può intralciare i movimenti di guida e causare la perdita del controllo del motociclo.

LIFTING HANDGRIP (fig. 12.2)

A handgrip that pivots on the left pillion passenger footpeg is provided to help you place the motorcyle on the centre stand or keeping it upright when manoeuvring to park it.

Use

Fold out the handgrip. After use, just release it and it will fold back to its rest position.



Warning

If left folded out when riding, the handgrip could get in the way and make you lose control of the motorcycle.

POIGNEE LEVAGE MOTOCYCLE (fig. 12.2)

Afin de favoriser le placement du motocycle sur la béquille centrale, ou afin de le soutenir lorsqu'il faut le manoeuvrer un petit peu pour le garer, utilisez la poignée fixée sur la bride de support du repose-pied passager gauche.

Utilisation

Tournez la poignée vers l'extérieur pour l'amener en position de travail. L'utilisation terminée, relâcher la poignée qui revient automatiquement en position de repos.



Attention

Si l'on roule avec la poignée en position horizontale, les mouvements nécessaires à la conduite en peuvent être entravés, d'où la perte du contrôle du motocycle.

AUFBOCKGRIFF (Abb. 12.2)

Um ein Ausrichten des Motorrads auf dessen mittleren Bock erleichtern oder ihn bei Parkmanövern auf engen Raum abstützen zu können, empfehlen wir Ihnen, den schwenkbar auf der linken Fußrastenplatte des Beifahrers angebrachten Griff zu verwenden.

Anwendung

Den Griff nach außen hin drehen und ihn so in seine Anwendungsposition bringen. Wird er nicht mehr gebraucht, reicht ein Loslassen aus und er klappt automatisch wieder in seine Ruhestellung zurück.



Achtung

Ein Fahren mit diesem Griff in waagrechter bzw. ausgeklappter Stellung würde zu Behinderungen der Fahrbewegung und eventuell zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

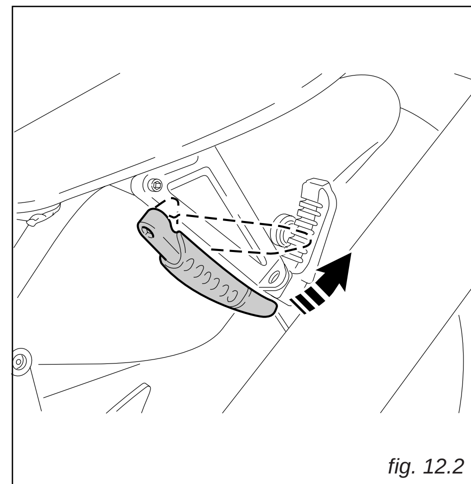


fig. 12.2

CAVALLETTO CENTRALE (fig. 13.1)

*Per parcheggiare stabilmente il motociclo utilizzate **sempre** il cavalletto centrale. La sua struttura permette di sostenere il motociclo anche nella condizione di pieno carico.*


Attenzione
Non parcheggiate il motociclo su superfici molli, instabili o troppo inclinate in quanto potrebbero provocarne il ribaltamento e causare danni a cose o a persone vicine.

Utilizzo (fig. 13.2)
Con la mano sinistra tenete la manopola sinistra e con l'altra l'impugnatura (A) precedentemente descritta;
spingete con il piede destro sul braccio di spinta (B) del cavalletto centrale fino a portarlo a contatto con il suolo;
mettete il piede destro sulla superficie di appoggio del cavalletto centrale e caricate tutto il vostro peso su tale punto;
tirate con l'impugnatura (A) la moto all'indietro e verso l'alto spingendo sul cavalletto centrale.
Per riportare il cavalletto centrale in posizione di riposo è sufficiente spingere in avanti il motociclo, tenendolo per le manopole di guida, fino a che la ruota posteriore contatta il suolo.


Attenzione
*Verificate **sempre** prima di ripartire che il cavalletto centrale si trovi in posizione di riposo.*

CENTRE STAND (fig. 13.1)

***Always** use the centre stand to support the motorcycle steadily when parked. It is designed to support the motorcycle even when carrying the maximum load allowed.*


Warning
Never park the motorcycle on soft or unsteady terrain or on a gradient, as it may fall over and cause damage to persons or property nearby.

Use (fig. 13.2)
Hold the left handlebar with your left hand and the lifting handgrip (A) with your right hand;
push down on the thrust arm (B) of the centre stand until it touches the ground;
put your right foot on the suitable surface of the centre stand and apply your full weight;
holding the handgrip (A), pull the motorcycle upward and backward, while pushing on the centre stand.
To take the bike off the centre stand, simply push the motorcycle forward, holding the handlebars, until the front wheel touches the ground.


Warning
*Before moving off, **always** make sure the centre stand is fully up.*

BEQUILLE CENTRALE (fig. 13.1)

*Pour garer de manière stable le motocycle utilisez **toujours** la béquille centrale. Sa forme permet de soutenir le motocycle même en condition de pleine charge.*


Attention
Ne garez pas le motocycle sur des surfaces molles, instables ou trop inclinées, ce qui peut occasionner son culbutage et porter préjudice à l'intégrité physique des personnes ou matériels à proximité.

Utilisation (fig. 13.2)
Tenir la poignée gauche de votre main gauche et de l'autre la poignée (A) précédemment décrite;
appuyez votre pied droit sur le levier d'accompagnement (B) de la béquille centrale jusqu'à l'amener au contact du sol;
mettez le pied droit sur la surface d'appui de la béquille centrale et forcez sur ce point avec tout votre poids;
en saisissant la poignée (A) tirez la moto en arrière et vers le haut en appuyant sur la béquille centrale.
Pour ramener la béquille centrale en position de repos, il suffit de pousser le motocycle en avant en le tenant par les poignées du guidon, jusqu'à ce que la roue arrière touche au sol.


Attention
*Avant de redémarrer, vérifiez **toujours** que la béquille centrale se trouve en position de repos.*

MITTLERER MOTORRADBOCK (Abb. 13.1)

*Um Ihr Motorrad in stabiler Weise parken zu können, müssen Sie **immer** den mittleren Motorradbock verwenden. Seine Struktur ermöglicht ein Abstützen Ihres Motorrads auch dann, wenn es voll beladen ist.*

Achtung
Stellen Sie das Motorrad niemals auf weichen, instabilen oder stark abfälligen Flächen ab, da es darauf umkippen könnte, was zu Sachschäden oder Verletzungen an Personen, die sich in dessen Nähe aufhalten, führen könnte.

Anwendung (Abb. 13.2)
Umfassen Sie mit der linken Hand den linken Griff und mit der anderen Hand den zuvor beschriebenen Aufbockgriff (A).
Drücken Sie mit dem rechten Fuß solange auf den Schubarm (B) des mittleren Bocks, bis er mit dem Boden in Kontakt kommt.
Stellen Sie nun Ihren rechten Fuß auf die Abstellfläche und wirken Sie mit Ihrem gesamten Gewicht darauf ein. Ziehen Sie das Motorrad dann am Aufbockgriff (A) nach hinten hoch und drücken Sie es in dieser Weise auf den mittleren Motorradbock. Um den mittleren Motorradbock wieder in seine Ruhestellung zu bringen, reicht es aus, das Motorrad solange nach vorne zu schieben, bis das Hinterrad auf dem Boden steht. Dabei müssen Sie es an beiden Lenkergriffen festhalten.

Achtung
*Überprüfen Sie vor dem Anfahren **immer**, ob sich der mittlere Motorradbock in seiner Ruhestellung befindet.*

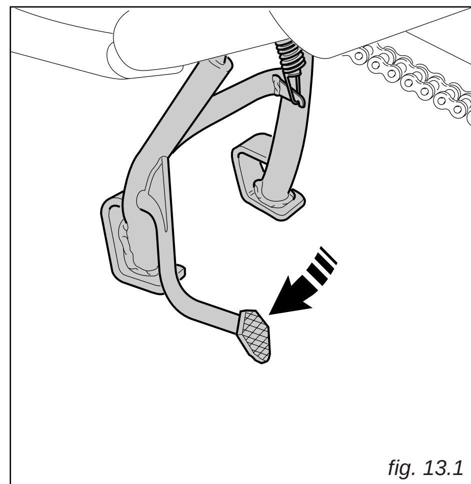


fig. 13.1

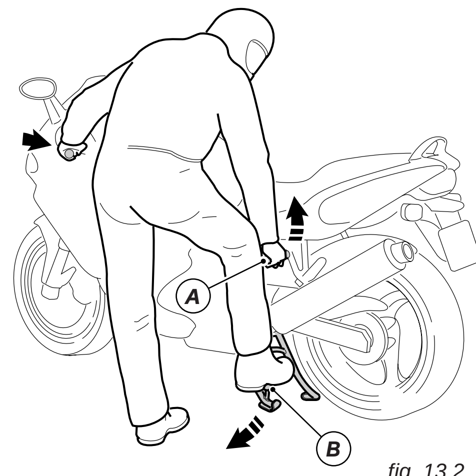


fig. 13.2

SPECCHI RETROVISORI

Gli specchi retrovisori del Suo motociclo sono composti da due parti unite da una speciale molla interna che permette una rotazione controllata dello specchio, rispetto al cupolino, in caso di urto. Dopo lo spostamento detta molla riporta lo specchio nella posizione originale.



Importante
In caso di distacco di una delle parti recatevi dal Vostro concessionario per riparare o sostituire lo specchio.



Attenzione
Non viaggiate senza specchi retrovisori: la mancanza della visuale posteriore può generare incidenti molto gravi.

Le lenti degli specchi sono bifocali per ottenere una più ampia visuale, senza zone cieche, del campo visivo posteriore (fig. 14):
A) superficie interna = immagine riflessa reale
B) superficie esterna = immagine riflessa amplificata.



Attenzione
Gli oggetti sono più vicini di quanto appaiano. Questo fenomeno è amplificato nella superficie esterna (B).

REAR VIEW MIRRORS

The rear view mirrors of your motorcycle are made up of two parts held together by a special inner spring. This spring counters mirror rotation so the mirror will not smash the headlamp fairing if hit accidentally. The spring then moves the mirror back to its original position.



Important
If either of the mirror parts comes off, have the mirror replaced by your Dealer.



Warning
Never ride with a missing rear view mirror: the inability to see the traffic behind you may lead to severe accidents.

The mirrors have bifocal lenses that offer a wider range of vision, with no blind spots (fig. 14):
A) inner area = normal view
B) outer area = magnified view.



Warning
What you see in the mirror is actually closer to you than it appears in the mirror view, and even more so when looking at the magnifying outer area (B).

RETROVISEURS

Les rétroviseurs de votre motocycle se composent de deux pièces, unies par un ressort intérieur spécial, permettant la rotation contrôlée du miroir, vis-à-vis de la bulle, en cas de choc. Après le déplacement, ce ressort ramène le miroir à sa position d'origine.



Important
Au cas ou l'une des deux piéce se détacherait, confiez la réparation ou le remplacement du miroir á votre concessionnaire.



Attention
Ne roulez pas sans rétroviseurs: le manque de visibilité peut occasionner de graves accidents.

Les verres des miroirs sont bifocaux afin d'obtenir une visibilité plus dégagée, sans angles morts du champ visuel arrière (fig. 14):
A) surface intérieure = image réfléchie réelle
B) surface extérieure = image réfléchie agrandie.



Attention
les objets sont plus près qu'il paraît. Ce phénomène est amplifié sur la surface extérieure (B).

RÜCKSPIEGEL

Die Rückspiegel Ihres Motorrads setzen sich aus zwei Teilen zusammen, die von einer in deren Innenraum befindlichen Spezialfeder zusammengehalten werden. Diese Feder ermöglicht, im Fall von Stößen, eine kontrollierte Drehung des Spiegels gegenüber des Fahrwindschutzes.Nach einer Verstellung bringt diese Feder den Spiegel wieder in seine Ausgangsstellung.



Wichtig
Sollte es zum Ablösen eines der beiden Teile kommen, müssen Sie sich an Ihren Händler wenden, um dort den Spiegel reparieren oder ersetzen zu lassen.



Achtung
Fahren Sie nie ohne Rückspiegel. Eine mangelnde Sicht nach hinten kann zu sehr schweren Unfällen führen.

Die Linsen der Spiegel sind bifokal und geben dadurch eine weiteren Einsichtswinkel, ohne tote Winkel, des hinteren Sichtfelds (Abb. 14):
A) innere Fläche = reell wiedergegebene Sicht
B) äußere Fläche = erweitert wiedergegebene Sicht.



Achtung
Die Gegenstände liegen näher als sie im Spiegel erscheinen. Diese Erscheinung wird in der äußeren Spiegelfläche (B) verstärkt.

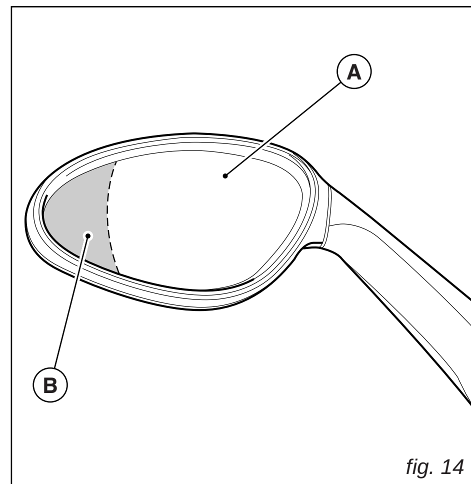


fig. 14

REGISTRI REGOLAZIONE FORCELLA ANTERIORE

La forcella del Suo motociclo è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli.

La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:
A) (fig. 15.1) per modificare il freno idraulico in estensione;
B) (fig. 15.1) per modificare il precarico delle molle interne;
C) (fig. 15 .2) per modificare il freno idraulico in compressione.

Ruotate con un piccolo cacciavite a taglio il registro (A), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per intervenire sul freno idraulico in estensione.
Per agire sul registro (C) introducete un cacciavite attraverso il foro passante sul perno ruota in corrispondenza dell'asse stelo forcella.
Ruotando le viti (A e C) di regolazione avvertirete degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una posizione di smorzamento.
Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura.
A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno successivamente alle posizioni "1", "2", ecc.

Le posizioni standard sono le seguenti:
compressione:
12 scatti;
estensione:
11 scatti.

FRONT FORK ADJUSTERS

The front fork of your motorcycle has rebound and compression damping adjusters.

This adjustment is done using the outer adjusters:
A) (fig. 15.1) to adjust rebound damping;
B) (fig. 15.1) to adjust spring preload;
C) (fig. 15.2) to adjust compression damping.

Turn the adjuster (A) located on top of each fork leg with a small slot screwdriver to adjust rebound damping.
To turn the adjuster (C), insert a screwdriver into the through hole provided in the wheel spindle on the fork leg axis.
As you turn the adjusting screws (A and C), you will hear them click. Each click identifies a setting.
Turn the screw all the way in to set the hardest damping.
This will be your starting point.
Now turn the screw anticlockwise and listen for the clicks that identify setting positions no. "1", "2" and so on.

Standard factory setting is as follows:
compression:
12th click;
rebound:
11th click.
The setting range is 14 clicks for rebound and 14 clicks for compression. The 14th click gives the softest damping.

To change the preload of the spring inside each fork leg, turn the adjusting nut (B) with a 22-mm hexagon wrench.

ELEMENTS DE REGLAGE FOURCHE AVANT

La fourche de votre motocycle est réglable tant en phase d'extension (détente) que de compression des tubes.

Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis:
A) (fig. 15.1) pour modifier l'action hydraulique d'amortissement en extension;
B) (fig. 15.1) pour modifier la précharge des ressorts intérieurs;
C) (fig. 15.2) pour modifier l'action hydraulique d'amortissement en compression.

A l'aide d'un petit tournevis tourner la vis de réglage (A), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur l'action amortissante en détente.
Pour intervenir sur la vis (C) introduisez un tournevis à l'intérieur du trou traversant sur le pivot de roue en correspondance avec l'axe du tube de fourche.
En tournant les vis (A et C) de réglage, on entend des cliquetis: chacun correspond à une position d'amortissement.
En serrant complètement la vis en butée, on obtient la position "0", correspondant à l'effet d'amortissement maximum.
A partir de cette position, en tournant dans le sens inverse aux aiguilles d'une montre, on peut compter les différents cliquetis qui correspondront aux positions "1", "2", etc.

Les positions standard sont les suivantes:
compression:
12 cliquetis;
extension:

EINSTELLVORRICHTUNGEN FÜR DIE VORDERRADGABEL

Die Gabel Ihres Motorrads ist, sowohl in der Zugstufe (Rückzug), als auch in der Druckstufe der Holme möglich.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:
A) (Abb. 15.1) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe;
B) (Abb. 15.1) zur Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn;
C) (Abb. 15.2) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe.

Unter Anwendung eines kleinen Schraubenziehers können Sie die sich am Scheitel jedes Gabelholms befindliche Einstellschraube (A) drehen und in dieser Weise auf die hydraulische Dämpfung der Gabel in der Zugstufe einwirken.
Um dagegen auf die Einstellschraube (C) einwirken zu können, müssen Sie einen Schraubenzieher in die durchgehende Bohrung der Radachse an der Achse des Gabelholms einführen.
Beim Drehen der Einstellschrauben (A und C) können Sie Einrastgeräusche vernehmen, von denen jedes Klicken jeweils einer Dämpfposition entspricht. Wenn Sie diese Schraube vollkommen einschrauben, d.h. bis zu deren Feststellung, erhalten Sie die Position "0", die der maximalen Dämpfung entspricht.
Von dieser Position aus beginnend, können Sie durch ein Drehen gegen den Uhrzeigersinn die verschiedenen Einrastgeräusche mitzählen, die dann hintereinander für die Positionen "1", "2", usw. stehen.

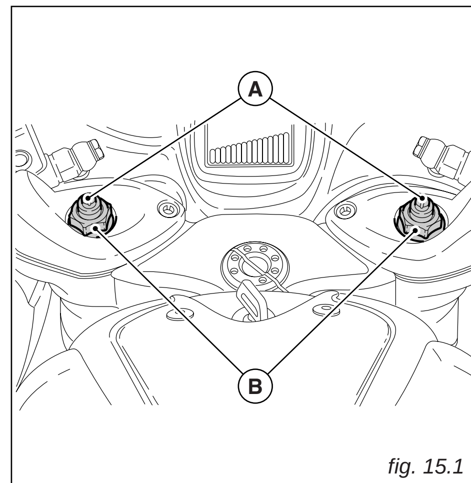


fig. 15.1

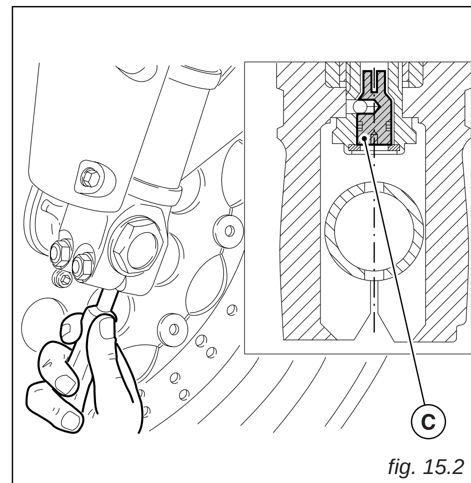


fig. 15.2

Il valore massimo è di 14 scatti (estensione), 14 scatti (compressione) a cui corrisponde la posizione di minima frenatura.

Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotate il registro ad estremità esagonale (B) con una chiave esagonale di 22 mm.
Il valore del precarico (1, fig. 15.3) può variare tra 25 e 10 mm.
La taratura originale corrisponde a 16 mm.


Importante
Regolate i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.

Preload setting range (1, fig. 15.3) is from 25 to 10 mm.
Factory setting is 16 mm.


Important
Adjust both fork legs to same settings.

11 cliquetis;
La valeur maximale est de 14 cliquetis (extension), 14 cliquetis (compression) auxquels correspond la position minimum d'amortissement.

Pour modifier la précharge du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (B) à l'aide d'une clé hexagonale de 22 mm.
La valeur de précharge (1, fig. 15.3) peut varier de 25 à 10 mm.
Le tarage d'origine correspond à 16 mm.


Important
Régler les vis de réglage des deux tubes sur les mêmes positions.

Diese Standardpositionen sind folgende:
Druckstufe:
12 Einrastungen;
Zugstufe:
11 Einrastungen.
Der Maximalwert beläuft sich auf 14 Einrastungen in der Zugstufe und 14 Einrastungen in der Druckstufe, denen die Position der Mindestdämpfung entspricht.

Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, müssen Sie die Sechskant-Einstellschraube (B) unter Anwendung eines 22mm-Sechskantschlüssels betätigen.
Der Vorspannwert (1, Abb. 15.3) kann zwischen 25 und 10 mm variieren.
Die Originaleinstellung entspricht 16 mm.


Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

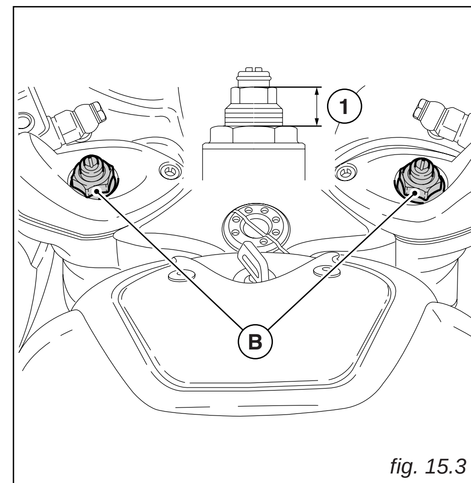


fig. 15.3

REGISTRI REGOLAZIONE AMMORTIZZATORE POSTERIORE

L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni che Vi permettono di adeguare l'assetto della moto alle condizioni di carico.
Il registro (A, fig. 15.4) di colore nero, posto sul lato sinistro in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).
Il registro (B, fig. 15.5), solidale al polmone di espansione dell'ammortizzatore fissato sul lato destro del telaio, regola il freno idraulico nella fase di compressione. Per accedere a questo dispositivo è necessario rimuovere la sella.
Ruotando in senso orario i registri (A e B) si aumenta il freno; viceversa diminuisce.
Taratura STANDARD:
dalla posizione di tutto chiuso (senso orario) svitare i registri (A - B): di 1 giro.
La ghiera (C, fig. 15.6), posta nella parte superiore dell'ammortizzatore, registra il precarico della molla esterna.
Per modificare il precarico della molla ruotate, con la chiave a settore in dotazione, la ghiera. Ruotando in senso antiorario o in senso orario la ghiera aumenterete o diminuirete il precarico.
Lunghezza STANDARD della molla:
165 mm.


Attenzione
Per ruotare la ghiera di registrazione del precarico utilizzate solamente la chiave in dotazione ed usatela con particolare cautela per evitare che il dente della chiave possa uscire improvvisamente dal vano della ghiera durante il movimento. Se ció dovesse accadere, la mano dell'utilizzatore potrebbe urtare violentemente altre parti del motociclo. Non utilizzate

SHOCK ABSORBER ADJUSTERS

The shock absorber has outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.
The black adjuster (A, fig. 15.4) located on the left side, on the connection holding the shock absorber to the swingarm, controls rebound damping.
The adjuster (B, fig. 15.5), located on the expansion reservoir which is secured to the right hand side of the frame, controls compression damping. This adjuster is only accessible after removing the seat.
Turn the adjusters (A and B) clockwise to increase damping, anticlockwise to reduce it.
STANDARD setting:
turn the adjusters all the way in (clockwise) then slacken them (A - B) 1 turn.
The ring nut (C, fig. 15.6) located on the top section of the shock absorber is used to adjust the outer spring preload.
To change spring preload, turn the ring nut with the supplied pin wrench. Turn ring nut counterclockwise or clockwise to increase or decrease spring preload as required.
STANDARD spring length:
165 mm.


Warning
Use the supplied pin wrench only to turn the preload adjusting nut. Be careful when turning the nut with the key, as the pin may slip out of the nut recess and you may hurt your hand hitting motorcycle parts. Never use a wrench with too small a pin or too short a handgrip. The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

ELEMENTS DE REGLAGE AMORTISSEUR ARRIERE

L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, vous permettant d'adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge.
La vis de réglage (A, fig. 15.4) de couleur noire , placée sur le côté gauche en correspondance de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle l'action amortissante en extension (détente).
La vis de réglage (B, fig. 15.5), solidaire à l'accumulateur d'expansion de l'amortisseur, fixé sur le côté droit du cadre, règle l'action amortissante en cours de compression. Pour accéder à ce dispositif il faut ôter la selle.
Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les éléments de réglage (A et B) on augmente la rigidité; vice versa on la réduit.
Tarage STANDARD:
à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre), desserrer les éléments (A - B): de 1 tour.
La bague (C, fig. 15.6), placée au côté supérieur de l'amortisseur, règlent la précharge du ressort extérieur.
Pour modifier la précharge du ressort tournez la bague à l'aide de la clé à ergot livrée. Si l'on tourne la bague dans le sens inverse aux aiguilles d'une montre, ou vice versa, on augmente ou on réduit la précharge.
Longueur STANDARD du ressort:
165 mm.


Attention
Pour tourner la bague filetée de réglage précharge n'utilisez que la clé en dotation et agissez avec une précaution tout particulière afin d'empêcher que l'ergot de la clé sorte à l'improviste de la rainure de l'écrou durant

EINSTELLVORRICHTUNGEN FÜR DEN HINTEREN STOSSDÄMPFER

Der hintere Stoßdämpfer ist mit außen liegenden Einstellschrauben ausgestattet, die eine Anpassung der Motorradposition, den jeweiligen Lasten entsprechend, ermöglicht.
Die schwarze Einstellschraube (A, Abb. 15.4), die sich auf der linken Seite an der unteren Befestigung des Stoßdämpfers an der Rückradschwinge befindet, reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Rückzug).
Die Einstellschraube (B, Abb. 15.5), die fest an der Ausdehnlunge des Stoßdämpfers liegt, die wiederum rechts am Rahmen befestigt wurde, reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufenphase. Um an diese Vorrichtung gelangen zu können, müssen Sie erst den Sattel abnehmen.
Durch ein Drehen der Einstellschrauben (A und B) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, geht man entgegengesetzt vor, wird sie gemindert.
STANDARDEINSTELLUNG:
Aus der vollkommen geschlossenen Stellung (Uhrzeigersinn) die Einstellschrauben (A - B) um 1 Umdrehung aufdrehen.
Über die Nutmutter (C, Abb. 15.6), die sich am oberen Teil des Stoßdämpfers befindet, kann die Vorspannung der äußeren Feder reguliert werden.
Um die Federvorspannung ändern zu können, müssen Sie unter Anwendung des mitgelieferten Hakenschlüssels die Nutmutter lockern. Durch ein Drehen der Nutmutter im oder gegen den Uhrzeigersinn können Sie die Vorspannung anheben bzw. mindern.
STANDARDLÄNGE der Feder:
165 mm.

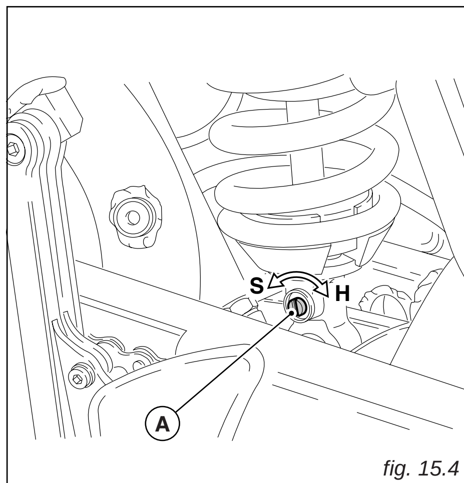


fig. 15.4

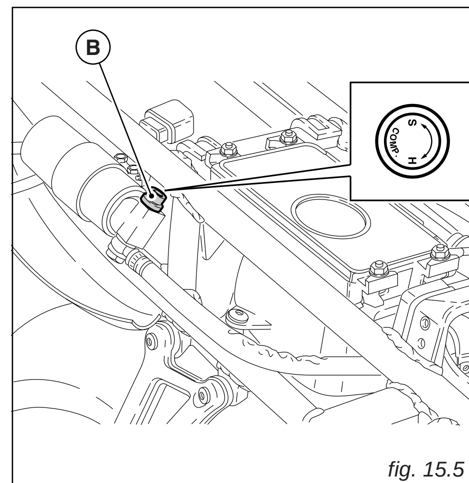


fig. 15.5

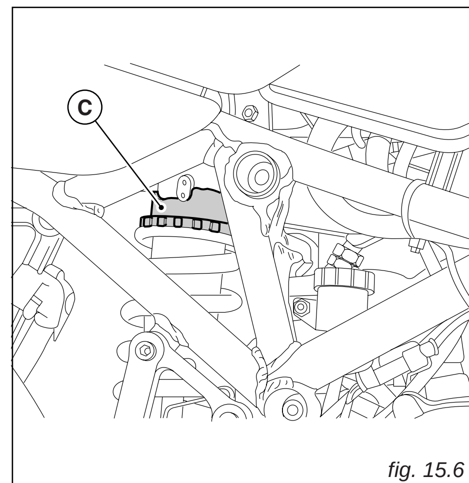


fig. 15.6

assolutamente chiavi con dente troppo piccolo o con impugnatura troppo corta. L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da personale inesperto.

Nell'uso con passeggero e bagaglio precaricare al massimo la molla dell'ammortizzatore posteriore per migliorare il comportamento dinamico del veicolo ed evitare possibili interferenze col suolo. Cio può richiedere l'adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.

When carrying a passenger and a load, set the rear shock absorber spring to maximum preload to improve motorcycle handling and keep safe clearance from the ground. You may find that the rebound damping needs readjusting.

l'action. Au cas où cela se produirait, la main de l'utilisateur pourrait se heurter violemment contre d'autres pièces du motocycle. N'utilisez jamais de clé avec ergot trop petit ni poignée trop courte. L'amortisseur AR contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages sérieux s'il était démonté par une personne non qualifiée.

En cas d'utilisation avec passager et bagage précharger le ressort de l'amortisseur arrière au maximum pour améliorer le comportement dynamique du véhicule et éviter toute interférence avec le terrain. Cela peut entraîner l'adaptation du réglage de l'action amortissante en détente.



Achtung
Um die Nutmutter für die Vorspannungsregulierung zu drehen, nur den mitgelieferten Schlüssel benutzen und vorsichtig vorgehen, damit der Zahn des Schlüssels während der Bewegung nicht plötzlich aus der Nutmutter herausspringt. Sollte dies geschehen, kann Ihre Hand heftig gegen andere Teile des Motorrads schlagen. Keinesfalls Schlüssel mit zu kleinem Zahn oder mit zu kurzem Griff verwenden. Der Stoßdämpfer enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn er von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Wenn Sie mit einem Beifahrer und Ladung fahren wollen, müssen Sie die Feder des hinteren Stoßdämpfers auf die maximale Vorspannung bringen, um dadurch das dynamische Verhalten Ihres Motorrads verbessern und mögliche Interferenzen mit der Fahrbahn vermeiden zu können. Dies kann auch eine erneute Anpassung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe erfordern.

Caratteristiche tecniche
Technical data
Caractéristiques techniques
Technische Daten

MOTORE

Bicilindrico a 4 tempi a “L” longitudinale di 90°.
Alesaggio:
94 mm
Corsa:
66 mm
Cilindrata totale:
916 cm^3
Rapporto di compressione:
11,0±0,5:1
Potenza max. all’albero (95/1/CE):
78,6kW - 107CV a 9000 giri/min.
Coppia max. all'albero (95/1/CE):
9 kgm a 7500 giri/min.
Regime max.:
10000 min^{-1}


Importante
In nessuna condizione di marcia si deve superare il regime max.

DISTRIBUZIONE

***Desmodromica** a quattro valvole per cilindro comandate da otto bilancieri (quattro di apertura e quattro di chiusura) e da due alberi distribuzione in testa. È comandata dall’albero motore mediante ingranaggi cilindrici, pulegge e cinghie dentate.*

ENGINE

Twin cylinder, four-stroke, 90° “L” type, longitudinal.
Bore:
94 mm.
Stroke:
66 mm.
Total displacement:
916 c.c.
Compression ratio:
11.0±0.5:1
Max. power at crankshaft (95/1/CE):
78.6 kW - 107 HP at 9000 rpm
Max. torque at crankshaft (95/1/CE):
9 kgm at 7500 rpm.
Max engine speed:
10000 rpm


Important
Under no circumstances must the engine exceed max. rpm.

TIMING SYSTEM

***Desmodromic** type, with four valves per cylinder, operated by eight rockers (4 opening rockers and 4 closing rockers) and two overhead camshafts. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.*

MOTEUR

Bicylindre à quatre temps en “L” longitudinal de 90°.
Alésage:
94 mm.
Course:
66 mm.
Cylindrée totale:
916 cm^3
Rapport volumétrique:
11,0±0,5:1
Puissance max. à l’arbre (95/1/CE):
78,6 kW - 107 C.V. à 9000 t/min.
Couple max. à l'arbre (95/1/CE):
9 kgm à 7500 t/min.
Régime max.:
10000min^{-1}


Important
En aucune condition de marche ne dépasser le régime max.

DISTRIBUTION

***Desmodromique** avec quatres soupapes pour chaque cylindre, actionnées par huit culbuteurs (4 culbuteurs ouv. et 4 culbuteurs ferm.) et par deux arbres à cames en tête. Elle est commandée par le vilebrequin à l’aide d’engrenages cylindriques, poulies et courroies crantées.*

MOTOR

Zweizylinder-Viertaktmotor, in V-Anordnung auf 90°.
Bohrung:
94 mm
Hub:
66 mm
Gesamthubraum:
916 cm^3
Verdichtungsverhältnis:
11,0±0,5:1
Max. Leistung an der Welle (95/1/EG):
78,6 kW - 107 PS bei 9000 min^{-1}
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
9 kgm bei 7500 min^{-1}
Max. Drehzahl
10000 min^{-1}


Wichtig
Die max. Drehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

VENTILSTEUERUNG

***Desmodromisch** mit vier Ventilen pro Zylinder, gesteuert über acht Kipphebel (vier für die Öffnung und vier für die Schließung) und zwei Nockenwellen im Zylinderkopf. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.*

SCHEMA DISTRIBUZIONE DESMODROMICA (fig. 16.1)

1) Bilanciere di apertura (o superiore);
2) Registro bilanciere superiore;
3) Semianelli;
4) Registro bilanciere di chiusura (o inferiore);
5) Molla richiamo bilanciere inferiore;
6) Bilanciere di chiusura (o inferiore);
7) Albero distribuzione;
8) Valvola.

DATI DISTRIBUZIONE (fig. 16.2)

Il gioco di funzionamento delle punterie, a motore freddo, deve essere:

A) ***Bilanciere di apertura***
Aspirazione:
0,05÷0,18 mm
Scarico:
0,05÷0,23 mm

B) ***Bilanciere di chiusura***
Aspirazione:
0,16÷0,25 mm
Scarico:
0,11÷0,20 mm

Importante
Il gioco di funzionamento delle punterie rappresenta un parametro molto importante per garantire le prestazioni e la durata del Vostro motore. Rivolgetevi presso i Centri di Assistenza Ducati per far eseguire correttamente questa operazione negli intervalli prescritti.

DESMODROMIC TIMING SYSTEM (fig. 16.1)

1) Opening (or upper) rocker.
2) Opening rocker shim.
3) Split rings.
4) Closing (or lower) rocker shim.
5) Return spring for lower rocker.
6) Closing (or lower) rocker.
7) Camshaft.
8) Valve.

TIMING SPECIFICATIONS (fig. 16.2)

Working clearance of valve tappets, with cold engine, must be:

A) ***Opening rocker***
Intake:
0.05–0.18 mm
Exhaust:
0.05–0.23 mm

B) ***Closing rocker***
Intake:
0.16–0.25 mm
Exhaust:
0.11-0.20 mm

Important
The working clearance of the valve tappets is essential to preserving your bike's performance and engine life. Contact the Ducati Service Centres to have valve clearance adjusted at the recommended intervals.

SCHEMA DE DISTRIBUTION DESMODROMIQUE (fig. 16.1)

1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur).
2) Elément de réglage culbuteur supérieur.
3) Demi-lunes.
4) Elément de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur).
5) Ressort de rappel du culbuteur inférieur.
6) Culbuteur de fermeture (ou inférieur).
7) Arbre à cames.
8) Soupape.

DONNEES SUR LA DISTRIBUTION (fig.16.2)

Le moteur froid, le jeu de fonctionnement des poussoirs de soupapes doit être:

A) ***Culbuteur d'ouverture***
Admission:
0,05÷0,18 mm
Echappement:
0,05÷0,23 mm

B) ***Culbuteur de fermeture***
Admission:
0,16 ÷ 0,25 mm
Echappement:
0,11÷0,20 mm

Important
Le jeu de fonctionnement des poussoirs de soupapes représente un paramètre très important pour garantir les performances et la longévité de votre moteur. Adressez-vous aux Centres Service Après-Vente Ducati pour réaliser cette opération avec la périodicité prescrite.

DESMODROMISCHE VENTILSTEUERUNG (Abb. 16.2)

1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel).
2) Einstellscheibe des Öffnungsschlepphebels.
3) Halbringe.
4) Einstellscheibe des Schließkipphebels (oder des unteren Kipphebels).
5) Rückholfeder des Schließkipphebels.
6) Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel).
7) Nockenwelle.
8) Ventil.

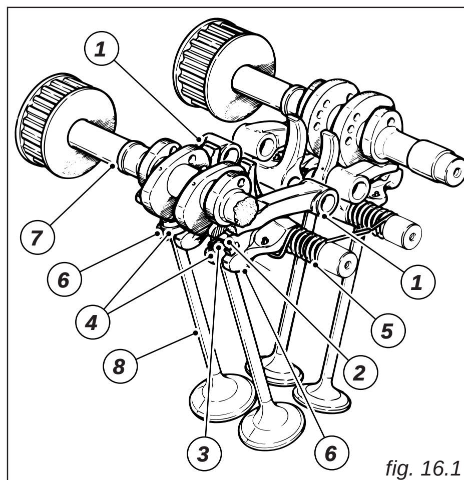


fig. 16.1

VENTILSTEUERUNGSDATEN (Abb. 16.2)

Bei kaltem Motor muß sich das Betriebsspiel der Ventilstössel folgendermaßen darstellen:

A) ***Öffnungsschlepphebel***
Einlaß:
0,15÷0,18 mm
Auslaß:
0,05÷0,23 mm

B) ***Schliesskipphebel***
Einlaß:
0,16÷0,25 mm
Auslaß:
0,11÷0,20 mm


Wichtig
Das Betriebsspiel der Ventilstössel stellt einen besonders wichtigen Parameter im Hinblick auf die Garantie der Leistungen und der Lebensdauer des Motors Ihres Motorrads dar. Wenden Sie sich daher an die Kundendienststellen der Ducati, um diese Einstellung dort in den vorgeschriebenen Zeitabständen durchführen zu lassen.

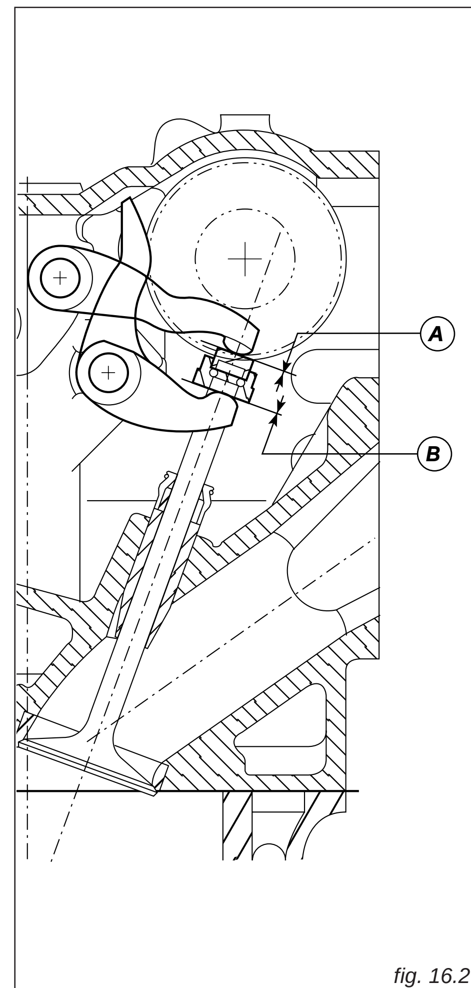


fig. 16.2

CANDELE DI ACCENSIONE

Marca e tipo:
CHAMPION RA 59 GC

ACCENSIONE - INIEZIONE

Marca:
MARELLI - I.A.W. - 1.6
Si tratta di un sistema integrato per il controllo dell'accensione e dell'iniezione di tipo sequenziale fasato.

IMPIANTO D'ALIMENTAZIONE (fig. 17)

I componenti l'impianto di alimentazione sono fissati ad una flangia fissata sotto al serbatoio combustibile.

L'impianto è composto da:
1) Pompa elettrica.
2) Filtro carburante.
3) Pozzetto per tappo serbatoio.
4) Degasatore.
5) Indicatore livello benzina.
6) Regolatore di pressione.
7) Tappo serbatoio.
a) Mandata.
b) Ritorno.
c) Sfiato+drenaggio

Importante
Per ogni anomalia dell'impianto rivolgersi presso i centri di assistenza autorizzati Ducati.

SPARK PLUGS

Make and type:
CHAMPION RA 59 GC

IGNITION - INJECTION

Make:
MARELLI - I.A.W. - 1.6
It is an integrated system for ignition and injection management of the pulsed, sequential type.

FUEL SYSTEM (fig. 17)

Fuel system component parts are fixed to a flange underneath the fuel tank.

The system consists of:
1) Electric pump.
2) Fuel filter.
3) Tank filler plug sump.
4) Air separator.
5) Fuel level indicator.
6) Pressure regulator.
7) Tank plug.
a) Feed pipe.
b) Return pipe.
c) Breather+drain

Important
In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.

BOUGIES D'ALLUMAGE

Marque et type:
CHAMPION RA 59 GC

ALLUMAGE - INJECTION

Marque:
MARELLI - I.A.W. - 1.6
Il s'agit d'un système intégré pour le contrôle de l'allumage et de l'injection de type séquentiel synchronisé.

SYSTEME D'ALIMENTATION (fig. 17)

Les composants du système d'alimentation sont fixés à une bride sous le réservoir carburant.

Le système se compose de:
1) Pompe électrique.
2) Filtre à essence.
3) Puisard bouchon réservoir.
4) Dégazeur.
5) Indicateur niveau essence.
6) Réglage pression.
7) Bouchon réservoir.
a) Alimentation.
b) Retour.
c) Reniflard et drainage

Important
Pour toute anomalie du système, s'adresser aux centres service après-vente agréés Ducati.

ZÜNDKERZEN

Fabrikat und Typ:
CHAMPION RA 59 GC

ZÜNDUNG - EINSPRITZUNG

Fabrikat:
MARELLI - I.A.W. - 1.6
Es handelt sich hierbei um ein integriertes System mit sequentieller Einstellung für die Zünd- und Einspritzkontrolle.

VERSORGUNGSANLAGE (Abb. 17)

Die Komponenten der Versorgungsanlage sind an einem Flansch befestigt, der wiederum unten am Kraftstofftank montiert wurde.

Die Anlage setzt sich folgendermaßen zusammen:
1) Elektrische Pumpe.
2) Kraftstoffilter.
3) Kammer für Tankverschlußaufnahme.
4) Entgaser.
5) Benzinpegelanzeige.
6) Druckregler.
7) Tankverschluß.
a) Druckleitung.
b) Rücklauf.
c) Entlüfterschlauch + Drainage

Wichtig
Kommt es an dieser Anlage zu Störungen, egal welcher Art, müssen Sie sich diesbezüglich an eine autorisierte Kundendienststelle der Ducati wenden.

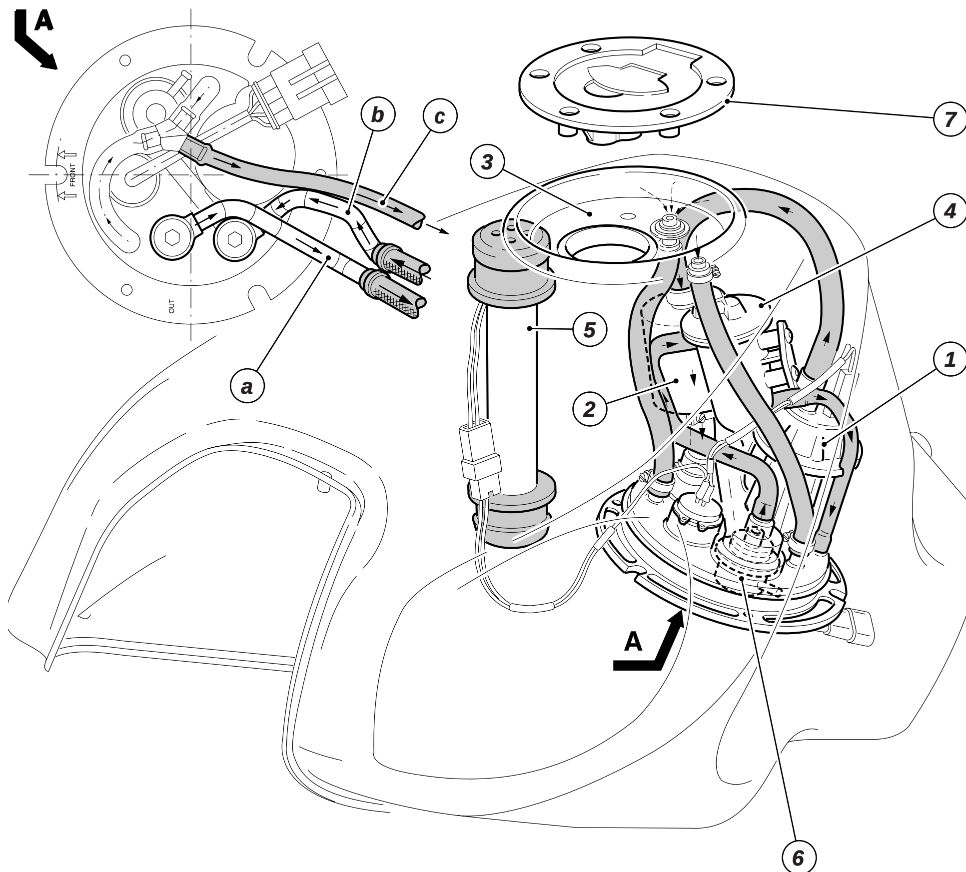


fig. 17

LUBRIFICAZIONE

Forzata a mezzo pompa ad ingranaggi, rete di filtrazione in aspirazione, valvola by-pass in derivazione per la regolazione della pressione, cartuccia intercambiabile in mandata con valvola di sicurezza per intasamento della stessa, indicatore bassa pressione sul cruscotto.
L'impianto é provvisto di radiatore per il raffreddamento dell'olio motore.

RAFFREDDAMENTO (fig. 18)

A liquido a circuito pressurizzato con radiatore e termostato a miscelazione. Una pompa centrifuga, comandata dall'albero di distribuzione, mette in circolazione il liquido e un serbatoio di espansione recupera le dilatazioni termiche del refrigerante.

L'impianto è composto da:
1) Coperchio pompa acqua.
2) Termostato (inizio apertura a 65°C±2°C).
3) Sensore temperatura per visualizzazione sul cruscotto.
4) Sensore temperatura per centralina iniezione/accensione.
5) Radiatore.
6) Tappo radiatore
7) Elettroventola.
8) Serbatoio espansione.
9) Tappo di carico liquido.


Importante
Con motociclo fermo non tenere il motore ad elevato regime poiché l'assenza di flusso d'aria causerebbe un dannoso surriscaldamento al motore.

LUBRICATION

It is a pressure-feed system with a gear pump, suction strainer, by-pass pressure regulating valve, replaceable pressure filter cartridge with safety valve against valve clogging, low pressure indicator located on the instrument panel.
The system is fitted with an engine oil cooler.

COOLING (fig. 18)

Liquid cooling in pressure-feed circuit with mixing radiator and thermostat. A centrifugal pump operated by the camshaft pumps the coolant while an expansion reservoir compensates for excess coolant when it expands from heat.

The system consists of:
1) Water pump cover.
2) Thermostat (starts opening at 65°C±2°C).
3) Temperature sensor for instrument panel display.
4) Temperature sensor for injection/ignition control unit.
5) Radiator.
6) Radiator plug.
7) Electric fan.
8) Expansion reservoir.
9) Coolant filler plug.


Warning
Do not run the engine at high speed with the motorcycle standing, as the lack of air cooling would lead to engine overheating.

GRAISSAGE

Forcé par pompe à engrenages, tamis filtrant en admission, soupape by-pass en dérivation pour le réglage de la pression, cartouche interchangeable en alimentation avec clapet de sûreté pour obstruction éventuelle, indicateur de basse pression sur le tableau de bord.
Le système est équippé d'un radiateur pour le refroidissement de l'huile du moteur.

SYSTEME DE REFROIDISSEMENT (fig. 18)

Liquide à circuit pressurisé avec radiateur et thermostat à mélange. Une pompe centrifuge, commandée par l'arbre de distribution, fait circuler le liquide et un réservoir d'expansion récupère les dilatations thermiques du réfrigérant.

Le système se compose de:
1) Couvercle pompe à eau.
2) Thermostat (début ouverture à 65°C±2°C).
3) Détecteur de température pour affichage tableau de bord
4) Détecteur de température pour boîtier électronique injection/allumage
5) Radiateur.
6) Bouchon radiateur.
7) Electro-ventilateur.
8) Réservoir expansion.
9) Bouchon de remplissage liquide.


Attention
Lorsque le motocycle est à l'arrêt, ne pas faire fonctionner le moteur à un régime élevé car le manque de flux d'air provoquerait une surchauffe préjudiciable au moteur.

SCHMIERUNG

Zwangsschmierung durch Zahnradpumpe, Filtersieb im Einlaß, Bypassventil in der Ableitung für die Überdruckregulierung, auswechselbarer Filtereinsatz mit Sicherheitsventil bei Verstopfungen in der Druckleitung, Anzeige am Instrumentenbrett bei zu niedrigem Druck. Die Anlage ist mit einem Motorölkühler ausgestattet.

KÜHLUNG (Abb. 18)

Luftverdichteter Kreislauf mit Kühler und Thermostat (Mischung). Eine über die Nockenwelle angetriebene Zentrifugalpumpe bringt die Flüssigkeit in den Umlauf, während ein Überlaufgefäß die durch die Hitze bedingten Ausdehnungen des Kühlmittels aufnimmt bzw. rückgewinnt.

Die Anlage besteht aus:
1) Deckel der Wasserpumpe.
2) Thermostat (Öffnungsbeginn bei 65°C±2°C).
3) Temperatursensor für Anzeige auf dem Instrumentenbrett
4) Temperatursensor für Einspritz-/ Zündsteuergehäuse
5) Kühler.
6) Kühlerverschluß.
7) Elektrolüfterrad.
8) Überlaufgefäß.
9) Flüssigkeiteneinfüllschraube.


Achtung
Bei stillstehendem Motorrad dürfen Sie den Motor nicht im erhöhten Drehzahlbereich laufen lassen, da in diesem Fall ein mangelnder Luftstrom eine schadhafte Motorüberhitzung bewirken könnte.

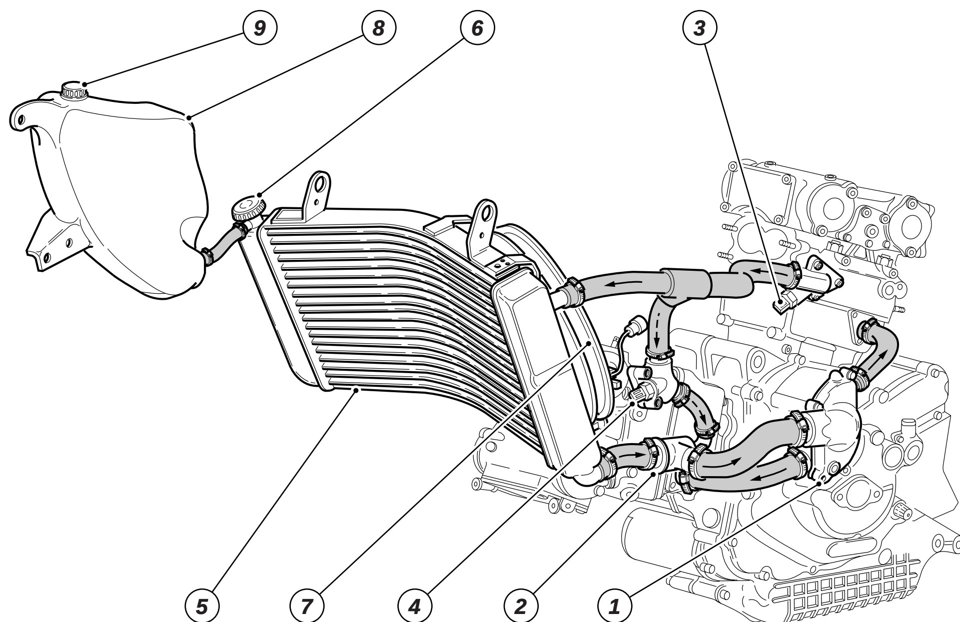


fig. 18

FRENI

Anteriore
A doppio disco forato.
Materiale:
acciaio
Diametro disco:
320 mm
Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.
Superficie frenante:
88 cm^2
Pinze freno a pistoni differenziati.
Marca:
BREMBO
Tipo:
30/34-4 pistoni
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF
Tipo pompa:
PS 16

Posteriore
A disco fisso forato, in acciaio.
Diametro disco:
245 mm
Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Superficie frenante:
25 cm^2
Pinza freno:
Marca:
BREMBO
Tipo:
P 32
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF
Tipo pompa:
PS 11

BRAKES

Front brake
Double drilled disc.
Material:
steel
Disc diameter:
320 mm
Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.
Braking surface:
88 sq cm
Brake calipers with separate pistons:
Make:
BREMBO
Type:
30/34-4 pistons
Friction material:
FERIT I/D 450 FF
Master cylinder type:
PS 16

Rear brake
Fixed drilled disc made of steel.
Disc diameter:
245 mm
Hydraulically operated by a pedal on R.H. side
Braking surface:
25 sq cm
Brake caliper:
Make:
BREMBO
Type:
P 32
Friction material:
FERIT I/D 450 FF
Master cylinder type:
PS 11

SYSTEME DE FREINAGE

Frein avant
A double disque perforé.
Matériau:
acier
Diamètre du disque:
320 mm
Commande hydraulique par levier, à la droite du guidon.
Surface de freinage:
88 cm^2
Etriers de frein avec pistons différenciés:
Marque:
BREMBO
Type:
30/34-4 pistons
Matérieau de frottement:
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre:
PS 16

Frein arrière
A disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque:
245 mm
Commande hydraulique par pédale sur le côté droit du guidon.
Surface de freinage:
25 cm^2
Etriers de frein:
Marque:
BREMBO
Type:
P 32
Garniture:
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre:
PS 11

BREMSEN

Vorderradbremse
Doppelscheibe, gelocht.
Material:
Stahl
Scheibendurchmesser:
320 mm
Hydraulische Steuerung über Bremshebel an der rechten Seite des Lenkers.
Bremsfläche:
88cm^2
Bremssättel mit differenzierten Kolben
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
30/34-4 Kolben
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF
Pumpentyp:
PS 16

Hinterradbremse
Feste Stahlscheibe, gelocht.
Scheibendurchmesser:
245 mm
Hydraulische Steuerung über Pedal auf der rechten Seite.
Bremsfläche:
25cm^2
Bremssattel:
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
P 32
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF
Pumpentyp:
PS 11



Attenzione

Il liquido impiegato nell'impianto frenante, oltre a danneggiare la vernice, è dannosissimo a contatto degli occhi o della pelle; lavare quindi abbondantemente con acqua corrente la parte interessata in caso di accidentale contatto.



Warning

Brake fluid can dissolve paintwork and cause severe eye and skin injuries in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.



Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage, peut attaquer la peinture et se revéler très dangereux pour les yeux ou la peau. Par conséquent, en cas de contact accidentel, laver abondamment à l'eau courante la partie concernée.



Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit kann nicht nur die Lackierung beschädigen, sondern ist auch bei Haut- und Augenkontakt schädlich. Falls es dennoch zu einer Berührung damit kommen sollte, ist der betreffende Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abzuwaschen.

TRASMISSIONE

Frizione a secco comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.
Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.
Rapporto:
32/59
Cambio a 6 rapporti con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.
Rapporto pignone/corona:
15/43
Rapporti totali:
1ª 15/37
2ª 17/30
3ª 20/27
4ª 22/24
5ª 24/23
6ª 28/24
Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:
Marca:
DID
Tipo:
525 HV
Dimensioni:
5/8"x5/16"
N° maglie:
102

Importante
I rapporti indicati sono quelli omologati e non potranno essere cambiati per nessun motivo.

Comunque, per agevolarVi nel caso desideraste adattare il motociclo a percorsi speciali o gare, la Ducati Motor S.p.A. è a disposizione per indicarVi dei rapporti catena diversi da quelli di serie.

TRANSMISSION

Dry clutch, control lever on left handlebar.
Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via spur gears.
Gear ratio:
32/59
6-speed gearbox with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.
Front/rear sprocket ratio:
15/43
Total gear ratios
1st gear 15/37
2nd gear 17/30
3rd gear 20/27
4th gear 22/24
5th gear 24/23
6th gear 28/24
Drive chain from gearbox to rear wheel:
Make:
DID
Type:
525 HV
Size:
5/8"x5/16"
Links:
102

Important
The above gear ratios are the homologated ones and under no circumstances must they be modified.

However, if you wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Relevant instructions and original spare parts are available from your local dealer.

TRANSMISSION

Embrayage à sec, actionné par levier sur le côté gauche du guidon.
Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte de vitesse par engrenages à dents droites.
Rapport:
32/59
Boîte à 6 vitesses avec engrenages constamment en prise, pédale de commande à gauche.
Rapport pignon/couronne:
15/43
Rapports totaux de la boîte
1e 15/37
2e 17/30
3e 20/27
4e 22/24
5e 24/23
6e 28/24
Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne:
Marque:
DID
Type:
525 HV
Dimensions:
5/8"x5/16"
Maillons:
102

Important
Tenir compte que les rapports indiqués ont été homologués et qu'il ne faut absolument pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du

ANTRIEB

Trockenkupplung mit Steuerung über den Kupplungs-hebel an der linken Lenkerseite.
Kraftübertragung vom Motor auf die Primärwelle des Wechselgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Zähnezahl:
32/59
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinandergreifenden Zahnrädern und Schaltpedal auf der linken Seite.
Zähnezahl Ritzel/Zahnkranz:
15/43
Gesamte Übersetzungverhältnisse
1.Gang 15/37
2.Gang 17/30
3.Gang 20/27
4.Gang 22/24
5.Gang 24/23
6.Gang 28/24
Kettenübertragung zwischen Wechselgetriebe und Hinterrad:
Fabrikat:
DID
Typ:
525 HV
Maße:
5/8"x5/16"
Glieder:
102


Wichtig
Es wird darauf hingewiesen, daß die angegebenen Übersetzungsverhältnisse denen der Zulassung entsprechen und daher aus keinerlei Gründen geändert werden dürfen.

Um es Ihnen dennoch zu ermöglichen, Ihr

Richiedete istruzioni e parti di ricambio originali ai Vostri Concessionari di zona.



Attenzione

Dovendo sostituire la corona posteriore rivolgetevi presso i Servizi di Assistenza delle ns. Concessionarie. Una sostituzione imperfetta di questo componente può compromettere gravemente la Vostra sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.



Note

Naturalmente i motocicli usati per corse e competizioni non saranno coperti da garanzia e non potranno circolare sulle strade, se gli interventi effettuati hanno modificato le caratteristiche essenziali in base alle quali è stata ottenuta l'omologazione.



Warning

For the replacement of the rear sprocket, contact your Authorized Dealer Service: the incorrect replacement of this component could seriously endanger your safety and that of your passenger, and cause irreparable damage to the motorcycle.



Note

It is understood that the motorcycles used for competitive trials are not covered by warranty and may not be used for road riding if their specifications have been so altered that they no longer comply with homologation specs.

motocycle à des parcours spéciaux, ou compétitions, et pour vous renseigner sur des rapports de chaîne différents des rapports standard. Demandez les instructions et commandez les pièces de rechange d'origine à vos Revendeurs locaux.



Attention

Pour remplacer la couronne AR, s'adresser au Service Après-Vente de nos Concessionnaires. Le remplacement et montage incorrect de cet élement peut être sérieusement préjudiciable pour la sécurité du pilote aussi bien que du passager et endommager de manière irréparable le motocycle.



Notes

Il est évident que les motocycles utilisés pour courses et compétitions ne bénéficieront pas de la garantie et ne pourront pas emprunter la route, si les interventions réalisées ont modifié les caractéristiques essentielles sur la base desquelles l'homologation a été accordée.

Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten zu können, steht Ihnen die Ducati Motor S.p.A. gerne zur Verfügung, um Ihnen die von der Serienproduktion abweichenden Übersetzungsverhältnisse anzugeben. Diesbezüglich müssen Sie sich an Ihren Vertragshändler wenden und dort die dazu erforderlichen Anleitungen und Ersatzteile anfragen.



Achtung

Für das Auswechseln des hinteren Zahnkranzes, müssen Sie sich immer an den Kundendienst unserer Vertragshändler wenden. Ein unsachgemäßer Austausch dieses Bauteils kann sich auf Ihre Sicherheit und die Ihres Beifahrers sehr gefährlich auswirken und nicht mehr behebbare Schäden an Ihrem Motorrad zur Folge haben.



Merke

Natürlich werden die bei Rennen und Wettkämpfen eingesetzten Motorräder nicht mehr von der Garantie abgedeckt und dürfen, falls die daran vorgenommenen Eingriffe wichtige Eigenschaften verändern, aufgrund denen die Zulassung erfolgt ist, nicht mehr im Straßenverkehr eingesetzt werden.

TELAIO

Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi di acciaio altoresistenziale.
Angolo di sterzata (per parte):
30°
Angolo cannotto di sterzo:
24°
Avancorsa:
102 mm

RUOTE

Cerchi in lega leggera a tre razze.
Anteriore
Marca:
BREMBO
Dimensioni:
3.50x17"
Posteriore
Marca:
BREMBO
Dimensioni:
5.50x17"
Entrambe le ruote sono a perno sfilabile.

PNEUMATICI

Anteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
120/70-ZR17
Posteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
170/60-ZR17

FRAME

Tubular trestle frame with upper section made of high-strength steel.
Steering angle (on each side):
30°
Steering head angle:
24°
Trail:
102 mm

WHEELS

Three-spoke, light-alloy rims.
Front wheel
Make:
BREMBO
Dimensions:
3.50x17"
Rear wheel
Make:
BREMBO
Dimensions:
5.50x17"
Both wheel spindles can be removed.

TYRES

Front tyre
Tubeless, radial tyre.
Size:
120/70-ZR17
Rear tyre
Tubeless, radial tyre.
Size:
170/60-ZR17

CADRE

Tubulaire à treillis - structure supérieure en tubes d'acier à haute résistance.
Angle de braquage (de chaque côté):
30°
Angle de chasse:
24 degrés
Chasse:
102 mm

ROUES

Jantes en alliage léger à trois rayons.
Avant
Marque:
BREMBO
Dimensions:
3.50x17"
Arrière
Marque:
BREMBO
Dimensions:
5.50x17"
Les deux roues sont de type à axe amovible.

PNEUS

Avant
Radial type "tubeless".
Dimensions:
120/70-ZR17
Arrière
Radial type "tubeless".
Dimensions:
170/60-ZR17

RAHMEN

Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hochwiderstandsfähigem Stahl.
Einschlagwinkel (je Seite):
30°
Lenkrohrwinkel:
24°
Vorlauf:
102 mm

RÄDER

Leichtmetallfelgen mit drei Speichen.
Vorne
Fabrikat:
BREMBO
Abmessungen:
3,50x17"
Hinten
Fabrikat:
BREMBO
Abmessungen:
5,50x17"
Beide Räder verfügen über eine ausziehbare Radachse.

REIFEN

Vorne
Radial, Typ “Tubeless” (schlauchlos).
Maße:
120/70-ZR17
Hinten
Radial, Typ “Tubeless” (schlauchlos).
Maße:
170/60-ZR17

Pressione pneumatici
Con pilota + bagaglio
Anteriore:
2,15 bar - 2,2 Kg/cm^2
***Posteriore**:*
2,35 bar - 2,4 Kg/cm^2

Pressione pneumatici
Con pilota + passeggero+ bagaglio
***Anteriore**:*
2,45 bar - 2,5 Kg/cm^2
***Posteriore**:*
2,84 bar - 2,9 Kg/cm^2

La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine e quindi dovrebbe essere controllata e registrata ogni volta che viaggiate in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.


Importante
In caso di sostituzione del pneumatico si consiglia di utilizzare marca e tipo di primo equipaggiamento. Misurate la pressione dei pneumatici quando essi sono freddi.

Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, percorrendo strade molto sconnesse, aumentare la pressione di gonfiaggio del pneumatico anteriore di 0,2÷0,3 bar.

Tyre pressure
Rider + luggage
***Front**:*
2.15 bar - 2.2 Kg/sq cm
***Rear**:*
2.35 bar - 2.4 Kg/sq cm

Tyre pressure
Rider + passenger + luggage
***Front**:*
2.45 bar - 2.5 Kg/sq cm
***Rear**:*
2.84 bar - 2.9 Kg/sq cm

As tyre pressure is affected by temperature and altitude variations, you are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.


Important
If a tyre needs replacing, use the same make and type as the first-equipment tyre. Tyre pressure should be measured when tyres are cold.

To avoid front wheel rim distortion, when riding on bumpy roads, increase front tyre pressure by 0.2-0.3 bar.

Pressione des pneus
Avec pilote + bagage
***Avant**:*
2,15 bar - 2,2 Kg/cm^2
***Arrière**:*
2,35 bar - 2,4 Kg/cm^2

Pressione des pneus
Avec pilote + passager + bagage
***Avant**:*
2,45 bar - 2,5 Kg/cm^2
***Arrière**:*
2,84 bar - 2,9 Kg/cm^2

La pression peut varier selon la température et l'altitude, elle devrait donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.


Important
En cas de remplacement du pneu il est conseillé d'utiliser la marque et le type d'origine. Mesurez la pression des pneus lorsqu'ils sont froids.

Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des routes avec beaucoup de nids de poule, augmenter la pression de gonflage du pneu avant de 0,2÷0,3 bars.

Reifendruck
Mit Fahrer + Gepäck
***Vorne**:*
2,15 bar - 2,2 kg/cm²
***Hinten**:*
2,35 bar - 2,4 kg/cm²

Reifendruck
Mit Fahrer + Beifahrer + Gepäck
***Vorne**:*
2,45 bar - 2,5 kg/cm²
***Hinten**:*
2,84 bar - 2,9 kg/cm²

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Wenn Sie daher im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen unterwegs sind, sollten Sie den Reifendruck entsprechend kontrollieren und anpassen.


Wichtig
Falls ein Reifen ausgetauscht werden sollte, wird empfohlen, die Marke und den Typ der Erstausstattung zu verwenden. Messen Sie den Reifendruck immer im kalten Zustand.

Um die Rundheit der vorderen Felge beim Befahren von besonders unebenenen Straßen sichern zu können, ist der Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

RIPARAZIONE O SOSTITUZIONE DEI PNEUMATICI

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità impiegano molto tempo prima di sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado di autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllate attentamente che non vi siano perdite.



Attenzione

In caso di foratura sostituire il pneumatico. Per assicurare maneggevolezza e stabilità alla Vostra moto, ogni volta che dovete fare una sostituzione, usate soltanto i pneumatici di primo equipaggiamento, ed attenetevi ai valori di pressione consigliati. Assicuratevi di aver applicato saldamente i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia. Non usate mai un pneumatico con camera d'aria. La mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere alla equilibratura della ruota presso un Concessionario Ducati.



Importante

Non staccate o spostate i contrappesi per la bilanciatura delle ruote.

TYRE REPAIR OR REPLACEMENT

In the event of a tiny puncture, tubeless tyres will take a long time time to deflate, as they tend to keep air inside. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.



Warning

A tyre must be replaced when punctured. To ensure good handling and stability, replace tyres with recommended standard tyres only, inflated to the recommended pressure. Be sure to tighten the valve caps securely to avoid leaks when running. Never use tube type tyres. Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and to serious danger to rider and passenger.

After replacing a tyre, have the wheel balanced at a Ducati Dealer's shop.



Important

Do not remove or shift the wheel balancing weights.

REPARATION OU REMPLACEMENT DES PNEUS

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.



Attention

En cas de perforation, remplacer le pneu. Pour avoir une parfaite maniabilité et stabilité, n'utilisez que des pneus d'origine et respectez les valeurs de pression conseillées, lors de chaque remplacement. Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression pendant la marche. N'utilisez jamais de pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur le pilote et passager.

Après remplacement d'un pneu il faut réaliser l'équilibrage de la roue auprès d'un Concessionnaire Ducati.



Important

Ne détachez ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.

REPARATUR ODER AUSTAUSCH DER REIFEN

Die Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftabweichungserscheinungen zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte sich ein Reifen als leicht platt erweisen, müssen Sie genau kontrollieren, ob Luftverluste vorhanden sind.



Achtung
Falls der Reifen Löcher aufweist, muß er ausgewechselt werden. Falls Sie die Reifen austauschen, müssen Sie ausschließlich den Reifentyp der Erstausstattung verwenden und die empfohlenen Reifendruckwerte beachten, nur so kann die Wendigkeit und die Stabilität Ihres Motorrads gesichert werden. Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, müssen Sie sich davon überzeugen, daß die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Verwenden Sie niemals Reifen mit Luftkammern. Ein Nichtbeachten dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für den Fahrer und den Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist es notwendig, die Auswuchtung des jeweiligen Rads bei einen Ducati-Händler vornehmen zu lassen.



Wichtig
Nehmen Sie niem die für die Auswuchtung der Reifen bestimmten Gegengewichte ab und verschieben Sie diese niemals.

SPESSORE MINIMO DEL BATTISTRADA

Misurate lo spessore minimo (S, fig. 19) del battistrada nel punto di massimo consumo: non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione vigente.


Importante
Fate un controllo per individuare eventuali crepe o tagli, sopratutto nelle pareti laterali, sostituendo il pneumatico in caso di danno grave.

Rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti indicano danni interni e quindi si dovrà procedere alla sostituzione. Togliete dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura.


Note
Per la sostituzione di pneumatici rivolgetevi presso i Concessionari o presso le officine autorizzate Ducati al fine di essere sicuri del corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

MINIMUM TREAD DEPTH

Measure tread depth (S, fig. 19) at the point where tread is most worn down. It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.


Important
Visually inspect the tyre for cracks and cuts, checking the side walls very accurately, and replace it if badly damaged.

Bulges or large spots are indicative of internal damage, i.e. that tyre should be replaced. Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.


Note
If tyres need replacing, contact the Ducati Dealers or authorized service centres to make sure wheels are removed and refitted correctly.

EPAISSEUR MINIMALE DE LA BANDE DE ROULEMENT

Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 19) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante: elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.


Important
Contrôlez votre pneu pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, et remplacez-le s'il est sérieusement abîmé.

Des gonflements ou des taches évidentes et étendues révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacez le pneu. Otez le gravier ou les autres corps étrangers restés dans les sculptures.


Notes
Pour le remplacement des pneus adressez-vous aux Concessionnaires ou Centres Service agrées Ducati, afin d'être surs que le démontage et remontage des roues sera correct.

MINDESTPROFILTIEFE DER RADLAUFFLÄCHE

Messen Sie die Profiltiefe der Radlauffläche (S, Abb. 19) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens. Die abgemessene Tiefe darf niemals unter 2 mm bzw. niemals unter den, seitens der sich in Kraft befindlichen Gesetzen bestimmten Werten liegen.



Wichtig
Kontrollieren Sie die Reifen auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin, besonders an deren Seitenwänden. Bei schwerer Beschädigung muß der betreffende Reifen ausgewechselt werden.

Ausblähungen oder breite und sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Der jeweilige Reifen muß in diesem Fall ausgewechselt werden. Entfernen Sie aus der Lauffläche eventuell in deren Profil festgeklemmte Steinchen oder sonstige Fremdkörper.



Merke
Für den Reifenwechsel müssen Sie sich an unsere Händler oder an eine, seitens der Ducati autorisierte Werkstatt wenden, um so sicher gehen zu können, daß die Abnahme und der Wiederanbau der Räder in korrekter Weise erfolgen.

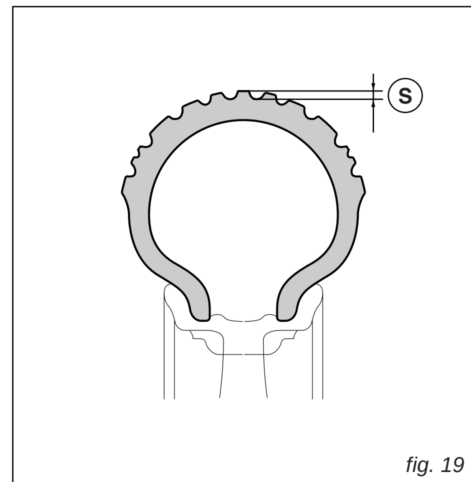


fig. 19

SOSPENSIONI

Posteriore

Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilancere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore. L'ammortizzatore a serbatoio separato, regolabile in estensione, in compressione e nel precarico della molla, è infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante in acciaio. Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.

Marca e tipo:
SHOWA GD082
Corsa:
65 mm
Escursione ruota posteriore:
148 mm

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione e compressione e del precarico delle molle interne agli steli.

Marca e tipo:
SHOWA GD081
Diametro tubi portanti:
43 mm
Corsa sull'asse steli:
130 mm
Quantità olio per stelo:
492 cc
Tipo olio:
SHOWA SS8 oppure A.T.F.

SUSPENSIONS

Rear suspension

Of the progressive type, thanks to a linkage connecting frame and upper pivot point of the shock absorber. Equipped with a separate reservoir, the shock absorber enables the adjustment of rebound and compression damping and spring preload. At the bottom pivot point it is connected to a steel swingarm. The swingarm hinges on a pivot pin passing through the engine. The whole system gives the bike excellent stability.

Make and type:
SHOWA GD082
Travel:
65 mm
Rear wheel travel:
148 mm

Front suspension

Hydraulic upside-down fork with outer adjuster for rebound, compression, and preload (for inner springs of fork legs).

Make and type:
SHOWA GD081
Stanchion diameter:
43 mm
Travel along leg axis:
130 mm
Oil quantity per leg:
492 cc
Oil type:
SHOWA SS8 or A.T.F.

SUSPENSIONS

Arrière

A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier entre cadre et pivot supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur, à réservoir séparé, réglable en extension, en compression et dans la précharge du ressort, est fixé par sa partie inférieure sur le bras oscillant en acier. Le bras oscillant tourne autour de l'axe pivot qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.

Marque et type:
SHOWA GD082
Débattement:
65 mm
Débattement roue arrière:
148 mm

Avant

Fourche hydraulique inversée, avec réglage externe de l'action amortissante en compression/détente, ainsi que de la precharge des ressorts intérieurs.

Marque et type:
SHOWA GD081
Diamètre tubes porteurs:
43 mm
Débattement sur l'axe tubes de fourche:
130 mm
Quantité d'huile par tube:
492 cc
Type d'huile:
SHOWA SS8 ou A.T.F.

RADAUFHÄNGUNGEN

Hinten

Mit progressiver Betätigung durch die Zwischensetzung eines Kipphebels zwischen Rahmen und dem oberen Schwenkpunkt des Stoßdämpfers. Der mit einem getrennten Behälter ausgestattete Stoßdämpfer, sowohl in seiner Druckstufe, als auch in seiner Zugstufe und in der Federvorspannung einstellbar, ist an seinem unteren Teil an eine Stahlschwinge gehakt. Die Schwinge dreht um die durch den Motor verlaufende Schwingenachse. Dieses System verleiht dem Motorrad eine hervorragende Stabilität.

Fabrikat und Typ:
SHOWA GD082
Hub:
65 mm
Durchfederung des Hinterrads:
148 mm

Vorne

Öldynamische Up-Side-Down Gabel, mit außen liegendem Einstellsystem für die hydraulische Dämpfung in der Zug- und Druckstufe und für die Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.

Fabrikat und Typ:
SHOWA GD081
Durchmesser der Tauchrohre:
43 mm
Hub auf Holmachse:
130 mm
Ölmenge je Holm:
492 cc
Öltyp:
SHOWA SS8 oder A.T.F.

IMPIANTO ELETTRICO

Formato dai seguenti particolari principali:
Proiettore anteriore composto da:
unità anabbagliante poliellissoidale a condensatore 12V-55W;
unità abbagliante 12V-55W;
Luce di posizione con lampada 12V-5W.
Quando si accende l'abbagliante, la luce anabbagliante non si spegne e quindi la potenza illuminante totale è pari alla somma di quelle fornite dalle due lampade.
Cruscotto, lampade spia 12V-3W e lampade illuminazione strumento 12V-2e3W.
Comandi elettrici sul manubrio.
Indicatori direzione, lampade 12V-10W.
Avvisatore acustico.
Interruttori luci arresto.
Batteria, 12V-16 Ah.
Alternatore 12V-420W.
Regolatore elettronico, protetto con fusibile da 40 A.
Motorino avviamento, 12V-0,7 kW.
Fanale posteriore, lampada doppio filamento 12V-5/21W per segnalazione arresto e luce posizione; lampada 12V-5W per illuminazione targa.


Note
Per la sostituzione delle lampade vedi al paragrafo “Sostituzione lampade luci” alla pag. 222.

ELECTRIC SYSTEM

Basic electric items are:
Headlamp
It consists of:
12V-55W polyellipsoidal low beam, equipped with capacitor;
12V-55W high beam;
Parking light with 12V-5W bulb.
The low beam stays on when you switch on the high beam and total lighting power will be the sum of that provided by each of the beams.
Instrument panel, 12V-3W bulbs for warning lights and 12V-2and3W bulbs for instrument lights.
Electric controls on handlebar.
Turn indicators, 12V-10W bulbs.
Warning horn.
Stop light switches.
Battery, 12V-16 A.
Generator, 12V-420W.
Electronic voltage regulator, protected by a 40 A fuse.
Starter motor, 12V-0.7 kW.
Tail light, 12V-5/21W double-filament bulb for rear stop light and tail light, 12V-5W bulb for number plate light.


Note
See “Replacing bulbs” on page 222 for relevant instructions.

SYSTEME ELECTRIQUE

Voici les principaux éléments qui le constituent:
Phare avant se composant de:
unité phares code polyellipsoïdale à condensateur 12V-55W;
unité feu de route 12V-55W;
Feu de position avec ampoule 12V-5W.
Quand le feu de route est allumé, le code ne s'éteint pas; la puissance d'éclairage totale est donc égale à la somme de la capacité livrée par les deux feux.
Tableau de bord, lampes témoin 12V-3W et lampes d'éclairage instrument 12V-2et3W.
Commandes électriques sur le guidon.
Clignotants de direction, ampoules 12V-10W.
Avertisseur sonore.
Commutateurs de feux stop.
Batterie, 12V-16 A.
Alternateur, 12V-420W.
Régulateur électronique, protégé par fusible de 40A.
Démarreur électrique, 12V-0,7 kW.
Feux arrière, ampoule à double filament, 12V-5/21W pour signaler l'arrêt et feu de position; ampoule 12V-5W pour éclairage de la plaque minéralogique.


Notes
Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe “Remplacement ampoules d'éclairage” à la page 222.

ELEKTRISCHE ANLAGE

Hauptbestandteile der elektrischen Anlage:
Vorderer Scheinwerfer bestehend aus:
einer polyellipsoiden Abblendlichteinheit mit Kondensator 12V-55W;
einer Aufblendlichteinheit mit 12V-55W;
Standlicht mit einer 12V-5W Glühbirne.
Wird das Fernlicht eingeschaltet, schaltet sich das Abblendlicht dabei nicht aus, dies bedeutet, daß die gesamte Leuchtleistung der Summe aus der von diesen beiden Glühbirnen abgegebenen Leistung hervorgeht.
Instrumentenbrett, Kontrolleuchten 12V-3W und 12V-2 und 3W Glühbirnen für Instrumentenbeleuchtung.
Elektrische Steuerungen am Lenker.
Blinker, 12V-10W Glühbirnen.
Hupe.
Bremslichtschalter.
Batterie, 12V-16 Ah.
Drehstromgenerator, 12V-420W.
Elektronischer Regler, geschützt durch 40A-Sicherung.
Anlaßmotor, 12V-0,7 kW.
Rücklicht, 12V-5/21W-Doppeldrahtbirne als Bremslicht und als Standlicht. 12V-5W Glühbirne für Kennzeichenbeleuchtung.


Merke
Im Hinblick auf den Austausch der Glühbirnen verweisen wir auf den Paragraph “Austausch der Glühbirnen” auf Seite 223.

FUSIBILI (fig. 20.1)

La scatola porta fusibili principale è posizionata sul lato sinistro del telaio nella zona dietro al proiettore. Per accedere alla scatola fusibili è necessario rimuovere la protezione laterale sinistra del cruscotto come descritto a pag. 168.
I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.
Solo 5 fusibili sono collegati all'impianto. Tre sono di riserva.
A protezione dei relè dell'impianto di iniezione vi sono tre fusibili (fig. 20.2) posizionati dietro alla centralina iniezione, rispettivamente da: (1) 7,5 A; (2) 20 A; (3) 7,5 A.
Il fusibile posto a lato della batteria (fig. 20.3) protegge il regolatore elettronico. Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il cappuccio di protezione.
Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (A, fig. 20.4).

Importante
*Per evitare possibili corto circuiti eseguite la sostituzione del fusibile con chiave di accensione in posizione **OFF**.*

Attenzione
Non usate mai un fusibile con prestazioni diverse da quelle stabilite. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

FUSES (fig. 20.1)

The main fuse box is located on the frame left side behind the headlamp. To access the fuse box, you will have to remove the left side guard of the instrument panel as described on page 168. To expose the fuses, take off the box protective cover. Mounting position and ampere capacity are marked on it.
Only 5 of the fuses are connected. There are three spare fuses.
Injection relays are protected by three fuses (fig. 20.2) located behind the injection computer box with the following ratings: (1) 7.5 A; (2) 20 A; (3) 7.5 A.
The fuse located on a side of the battery (fig. 20.3) protects the electronic regulator. Remove the fuse cap to expose it.
A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (A, fig. 20.4).

Important
*Switch the ignition key to **OFF** before replacing the fuse to avoid possible short circuits.*

Warning
Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.

FUSIBLES (fig. 20.1)

La boîte à fusibles principale est placée sur le côté gauche du cadre, derrière le phare. Pour accéder à la boîte à fusibles il faut ôter la protection latérale gauche du tableau de bord comme il est décrit à la page 168. Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.
Au système ne sont reliés que 5 fusibles. Trois sont de réserve.
En tant que protection des relais du système à injection, il y a trois fusibles (fig. 20.2) placés derrière le boîtier injection, à savoir: (1) 7,5 A; (2) 20 A; (3) 7,5 A.
Le fusible placé à côté de la batterie (fig. 20.3) protège le régulateur électronique. Pour accéder au fusible il faut retirer le capuchon de protection.
On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur de conduction (A, fig. 20.4).

Important
*Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement du fusible avec clé de contact en position **OFF**.*

Attention
N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques différentes des celles établies. Le non-respect de cette règle pourrait porter préjudice au système électrique et même provoquer des incendies.

SICHERUNGEN (Abb. 20.1)

Der Hauptsicherungskasten befindet sich auf der linken Rahmenseite hinter dem Scheinwerfer. Um an diesen Kasten gelangen zu können, müssen Sie die linke seitliche Schutzabdeckung, so wie auf Seite 169 beschrieben, abnehmen. Die eingesetzten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels zugänglich. Auf diesem Deckel sind die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben. Es sind insgesamt 5 Sicherungen an die Anlage geschlossen. Drei davon sind Ersatzsicherungen. Zum Schutz der Relais in der Einspritzanlage wurden drei Sicherungen (Abb. 20.2) vorgesehen, die hinter dem Steuergehäuse der Einspritzung angeordnet sind und die folgenden Werte aufweisen: (1) 7,5 A; (2) 20 A; (3) 7,5 A. Die Sicherung auf der Batterieseite (Abb. 20.3) sorgt für den Schutz des elektronischen Reglers. Um an diese Sicherung gelangen zu können, müssen Sie deren Schutzkappe abnehmen. Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters erkennbar (A, Abb. 20.4).

Wichtig
Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen unter der Bedingung eines auf ***OFF*** *stehenden Zündschlüssels erfolgen.*

Achtung
Verwenden Sie niemals eine Sicherung mit Leistungen, die von den festgelegten Werten abweicht. Eine mangelnde Beachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung des elektrischen Systems oder gar einen Brand zur Folge haben.

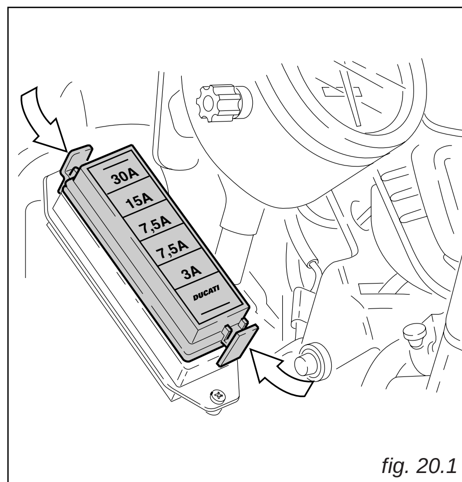


fig. 20.1

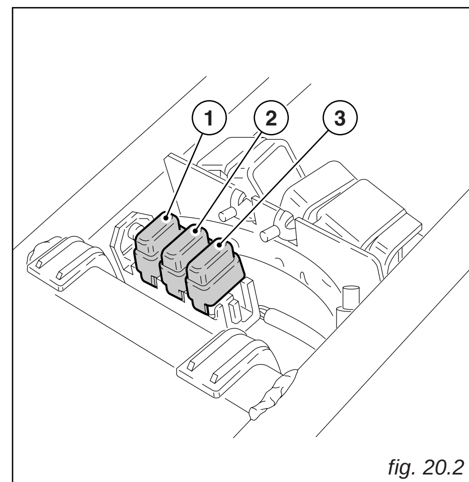
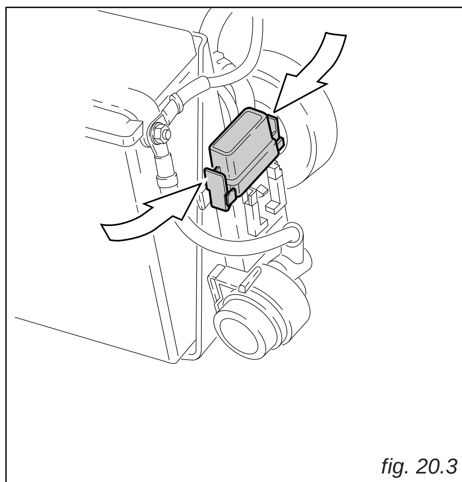


fig. 20.2


fig. 20.3

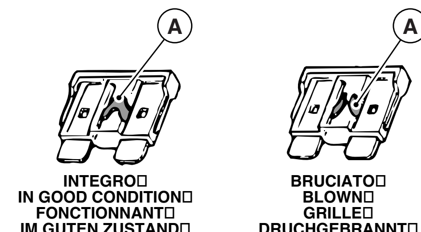


fig. 20.4

LEGENDA SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO/INIEZIONE-ACCENSIONE
(vedi pag. 247)

1) Commutatore manopola destra
2) Interruttore a chiave
3) Relé accensione
4) Scatola fusibili
5) Intermittenza indicatori direzione
6) Relè luci
7) Motorino avviamento
8) Teleruttore avviamento
9) Batteria
10) Sensore temperatura acqua strumento
11) Relè ventola
12) Elettroventola
13) Indicatore direzione posteriore destro
14) Fanale posteriore
15) Luce targa
16) Indicatore direzione posteriore sinistro
17) Serbatoio con pompa carburante e sensore livello benzina
18) Presa diagnosi
19) Bobina cilindro orizzontale
20) Bobina cilindro verticale
21) Candela cilindro orizzontale
22) Candela cilindro verticale
23) Iniettore cilindro orizzontale
24) Iniettore cilindro verticale
25) Potenziometro rotazione farfalle
26) Sensore motore
27) Sensore temperatura acqua
28) Centralina "Marelli"
29) Fusibili per relè iniezione
30) Avvisatore acustico
31) Fusibile regolatore
32) Regolatore
33) Alternatore
34) Interruttore indicatore cambio in folle
35) Interruttore pressione olio
36) Interruttore posteriore STOP
37) Microinterruttore STOP anteriore
38) Commutatore manopola sinistra
39) Sensore pressione aria
40) Sensore temperatura aria
41) Cruscotto
42) Quadro multifunzione
43) Indicatore direzione anteriore sinistro
44) Proiettore
45) Indicatore direzione anteriore destro
46) Relè iniezione

Codice colore cavi

Bk *Nero*
Bn *Marrone*
G *Verde*
Gr *Grigio*
Lb *Azzurro*
P *Rosa*
R *Rosso*
V *Viola*
Y *Giallo*
Y-G *Giallo-Verde*
R-Bk *Rosso-Nero*
Y-Bk *Giallo-Nero*
O-Bk *Arancio-Nero*
G-W *Verde-Bianco*
Gr-R *Grigio-Rosso*
V-Bk *Viola-Nero*
W-R *Bianco-Rosso*
G-B *Verde-Bleu*
G-Bk *Verde-Nero*
Gr-Bk *Grigio-Nero*
R-G *Rosso-Verde*
W-B *Bianco-Bleu*
O-W *Arancio-Bianco*
R-B *Rosso-Bleu*

Legenda scatola fusibili (4)

Pos.	Utilizzatori	Val.
A-1	Generale	30 A
B-2	Luci anabbaglianti e abbaglianti	15 A
C-3	Indicatori direzione, spie, luci posizione e cruscotto	7,5 A
D-4	Stop, claxon	7,5 A
E-5	Quadro multifunzione	3 A
F-6	Riserva	15 A
G-7	Riserva	7,5 A
H-8	Riserva	3 A

LEGEND OF THE WIRING DIAGRAM OF ELECTRIC, AND IGNITION-INJECTION SYSTEMS (see page 247)

1) R.H. twistgrip switch
2) Key-operated switch
3) Ignition relay
4) Fuse box
5) Turn indicator flasher
6) Ligths relay
7) Starter motor
8) Starter solenoid
9) Battery
10) Coolant temperature sensor
11) Fan relay
12) Electric fan
13) Rear right-turn indicator
14) Tail light
15) Number plate light
16) Rear left-turn indicator
17) Fuel tank with fuel pump and fuel level sensor
18) Diagnostic socket
19) Coil (horizontal cylinder)
20) Coil (vertical cylinder)
21) Spark plug (horizontal cylinder)
22) Spark plug (vertical cylinder)
23) Injector (horizontal cylinder)
24) Injector (vertical cylinder)
25) Throttle position sensor
26) Timing sensor
27) Coolant temperature sensor
28) Computer “Marelli”
29) Injection relay fuses
30) Horn
31) Regulator fuse
32) Regulator
33) Generator
34) Neutral light switch
35) Oil pressure switch
36) Rear STOP light switch
37) Front STOP microswitch
38) L.H. twistgrip switch
39) Air pressure sensor
40) Air temperature sensor
41) Instrument panel
42) Digital display
43) Front left-turn indicator
44) Headlamp
45) Front right-turn indicator
46) Injection relay

Wire color coding

Bk Black
Bn Brown
G Green
Gr Grey
Lb Light blue
P Pink
R Red
V Violet
Y Yellow
Y-G Yellow-Green
R-B Red-Black
Y-Bk Yellow-Black
O-Bk Orange-Black
G-W Green-White
Gr-R Grey-Red
V-Bk Violet-Black
W-R White-Red
G-B Green-Blue
G-Bk Green-Black
Gr-Bk Grey-Black
R-G Red-Green
W-B White-Blue
O-W Orange-White
R-B Red-Blue

Legend of fuse box (4)

Pos.	Description	Rat.
A-1	Main switch	30 A
B-2	High and low beams	15 A
C-3	Turn indicators, warning lights, tail lights and instrument panel lights	7.5 A
D-4	Stop, warning horn	7.5 A
E-5	Digital display	3 A
F-6	Spare fuse	15 A
G-7	Spare fuse	7.5 A
H-8	Spare fuse	3 A

LEGENDE PLAN DE CABLAGE ELECTRIQUE/INJECTION-ALLUMAGE
(voir page 247)

1) Commandes à droite
2) Commutateur de démarrage à clé
3) Relais allumage
4) Boîte à fusibles
5) Intermittence clignotants de direction
6) Relais éclairage
7) Démarreur électrique
8) Solénoïde de démarrage
9) Batterie
10) Transmetteur température eau instrument
11) Thermocontact ventilateur
12) Ventilateur électrique
13) Clignotant de direction arrière droit
14) Feux arrière
15) Eclairage de plaque
16) Clignotant de direction arrière gauche
17) Réservoir avec pompe à carburant et transmetteur niveau carburant
18) Contact diagnostic
19) Bobine cylindre horizontal
20) Bobine cylindre vertical
21) Bougie cylindre horizontal
22) Bougie cylindre vertical
23) Injecteur cylindre horizontal
24) Injecteur cylindre vertical
25) Potentiomètre rotation papillons
26) Transmetteur moteur
27) Transmetteur température eau
28) Boîtier électronique “Marelli”
29) Fusibles pour relais injection
30) Avertisseur sonore
31) Fusible régulateur
32) Régulateur
33) Alternateur
34) Interrupteur témoin sélecteur au point mort
35) Interrupteur indicateur pression huile
36) Interrupteur STOP arrière
37) Microrupteur STOP avant
38) Commandes à gauche
39) Transmetteur pression air
40) Transmetteur température air
41) Tableau de bord
42) Tableau multifonctions
43) Clignotant de direction avant gauche
44) Phare
45) Clignotant de direction avant droit
46) Relais injection

Code couleurs des câbles

Bk Noir
Bn Marron
G Vert
Gr Gris
Lb Bleu clair
P Rose
R Rouge
V Violet
Y Jaune
Y-G Jaune-Vert
R-Bk Rouge-Noir
Y-Bk Jaune-Noir
O-Bk Orange-Noir
G-W Vert-Blanc
Gr-R Gris-Rouge
V-Bk Violet-Noir
W-R Blanc-Rouge
G-B Vert-Bleu
G-Bk Vert-Noir
Gr-Bk Gris-Noir
R-G Rouge-Vert
W-B Blanc-Bleu
O-W Orange-Blanc
R-B Rouge-Bleu

Légende boîte à fusibles (4)

Pos.	Consommateurs	Val.
A-1	Interrupteur général	30 A
B-2	Feux de croisement et de route	15 A
C-3	Clignotants de direction, témoins, feux de position, éclairage tableau de bord	7,5 A
D-4	Stop, klaxon	7,5 A
E-5	Tableau multifonctions	3A
F-6	Réserve	15 A
G-7	Réserve	7,5 A
H-8	Réserve	3 A

SCHEMAVERZEICHNIS DER ELEKTRISCHEN ANLAGE / EINSPRITZUNG UND ZÜNDUNG (siehe Seite 247)

1) Lenkerschalter rechts
2) Schlüsselschalter
3) Zündrelais
4) Sicherungskasten
5) Schrittschaltung für Blinker
6) Relais für Lichter
7) Anlaßmotor
8) Anlaßfernschalter
9) Batterie
10) Wassertemperatursensor für Anzeige
11) Relais für Lüfterrad
12) Elektrolüfterrad
13) Blinker, hinten rechts
14) Schlußlicht
15) Nummernschildbeleuchtung
16) Blinker, hinten links
17) Kraftstofftank mit Benzinpumpe und -pegelsensor
18) Diagnosestecker
19) Zündspule des waagrechten Zylinders
20) Zündspule des senkrechten Zylinders
21) Zündkerze des waagerechten Zylinders
22) Zündkerze des senkrechten Zylinders
23) Einspritzventil des waagrechten Zylinders
24) Einspritzventil des senkrechten Zylinders
25) Potentiometer für Drosselklappenstellung
26) Motorsensor
27) Wassertemperatursensor
28) Steuergehäuse “Marelli”
29) Sicherungen für Relais der Einspritzung
30) Hupe
31) Reglersicherung
32) Regler
33) Drehstromgenerator
34) Leerlaufkontrollschalter
35) Öldruckschalter
36) Hinterer Bremslichtschalter
37) Vorderer Bremslicht-Mikroschalter
38) Lenkerschalter links
39) Luftdrucksensor
40) Lufttemperatursensor
41) Instrumentenbrett
42) Mehrfunktionsanzeige
43) Blinker, vorne links
44) Scheinwerfer
45) Blinker, vorne rechts
46) Relais der Einspritzung

Farbkennzeichnung der Kabel

Bk Schwarz
Bn Braun
G Grün
Gr Grau
Lb Hellblau
B Rosa
R Rot
V Violett
Y Gelb
Y-G Gelb-Grün
R-Bk Rot-Schwarz
Y-Bk Gelb-Schwarz
O-Bk Orange-Schwarz
G-W Grün-Weiss
Gr-R Grau-Rot
V-Bk Violett-Schwarz
W-R Weiss-Rot
G-B Grün-Blau
G-Bk Grün-Schwarz
Gr-Bk Grau-Schwarz
R-G Rot-Grün
W-B Weiss-Blau
O-W Orange-Weiss
R-B Rot-Blau

Erläuterung des Sicherungskastens (4)

Pos.	Verbraucher	Wert
A-1	Allgemein	30 A
B-2	Fern- und Abblendlichter	15 A
C-3	Blinker, Kontrolleuchten, Standlicht und Instrumentenbrettbeleuchtung	7,5 A
D-4	Stopplicht und Hupe	7,5 A
E-5	Mehrfunktionsanzeige	3 A
F-6	Reserve	15 A
G-7	Reserve	7,5 A
H-8	Reserve	3 A

INGOMBRI (mm) (fig. 21)

PRESTAZIONI

La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.
Velocità massima (solo conduttore):
245 Km/h

PESI

Totale a secco
215 kg
A pieno carico:
420 Kg


Attenzione
La mancata osservanza dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causare la perdita di controllo del veicolo.

OVERALL DIMENSIONS (mm) (fig. 21)

PERFORMANCE DATA

Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.
Max. speed (rider alone):
245 km/h

WEIGHTS

Total dry weight:
215 Kg
Carrying full load:
420 Kg


Warning
Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may lose control of the motorcycle.

DIMENSIONS (en mm) (fig. 21)

PERFORMANCES

La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu’en respectant les instructions de rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d’entretien préconisées.
Vitesse max. (pilote tout seul):
245 km/h

POIDS

Total sans essence:
215 kg
A pleine charge:
420 Kg


Attention
Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

MASSE (mm) (Abb.21)

LEISTUNGEN

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden.
Höchstgeschwindigkeit (nur mit Fahrer):
245 km/Std.

GEWICHTE

Gesamtes Leergewicht:
215 kg
Voll beladen:
420 kg



Achtung
Ein mangelndes Beachten der Beladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung Ihres Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

1180
820
165
1430
2070
910

fig. 21

RIFORNIMENTI	*Tipo*	*dm^3 (litri)*
Serbatoio combustibile, compresa una riserva di 6 dm^3 (litri)	*Benzina 95-98 RON*	*21*
Coppa motore e filtro	*(vedi tabella a pag. 119)*	*3,8*
Circuito freni ant./post. e frizione	*Liquido speciale per sistemi idraulici DOT 4*	*—*
Catena	*Olio per ingranaggi SAE 80-90 o prodotti specifici per catene con anelli OR*	*—*
Cavo contachilometri	*Grasso a base di litio, a fibra media, di tipo "multipurpose"*	*—*
Cuscinetti sterzo	*Grasso a base di litio, a fibra media, di tipo "multipurpose"*	*—*
Protettivo per contatti elettrici	*Prodotti specifici per la pulizia e la lubrificazione di contatti elettrici ed elettronici*	*—*
Forcella anteriore	*SHOWA SS8 oppure A.T.F.*	*0,492 (per stelo)*
Circuito di raffreddamento	*Liquido antigelo (totalmente assente da nitriti, ammine e fosfati) 35÷40% + acqua*	*3,5*



Importante
Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

COPPIE DI SERRAGGIO	*Filettatura*	*Nm tolleranza ±5%*
Candele	*M12x1,25*	*20*
Dado per perno ruota anteriore (grasso al Bisolfuro di Molibdeno)	*M25x1,25*	*63*
Viti di fermo perno ruota anteriore (grasso al Bisolfuro di Molibdeno)	*M8x1,25*	*19*
Dado fissaggio flangia corona (Loctite 242 con reazione)	*M10x1,25*	*46*
Dado ruota posteriore (grasso al Bisolfuro di Molibdeno)	*M25x1,25*	*83*
Viti di registro tendicatena (grasso a base di litio, a fibra media, di tipo "multipurpose")	*M8x1,25*	*8*

TOP-UPS	Type of fluid	cu dm (liters)
Fuel tank, including a reserve of 6 cu dm (liters)	Gasoline 95-98 RON	21
Oil sump and oil filter (engine)	(see table page 119)	3.8
Front/Rear brake and clutch circuits	Special hydraulic fluid DOT 4	—
Drive chain	Gear oil SAE 80-90 or specific products for chains with O-rings	—
Odomoter cable	Medium-fiber lithium-based grease of the multi-purpose type	—
Steering bearings	Medium-fiber lithium-based grease of the multi-purpose type	—
Protectant for electric contacts	Special contact cleaners and lubricants for electric and electronic contacts	—
Front fork	SHOWA SS8 or A.T.F.	0.492 (for each leg)
Cooling circuit	Anti-freeze fluid (totally nitrite, amine and phosphate-free), 35%-40% solution in water	3.5



Important
Never use any additives in fuel or lubricants.

TORQUE FIGURES	*Thread*	*Nm ±5% tolerance*
Spark plugs	*M12x1.25*	*20*
Front wheel spindle nut (molybdenum disulphide grease)	*M25x1.25*	*63*
Front wheel spindle set screws (molybdenum disulphide grease)	*M8x1.25*	*19*
Rear sprocket flange check nut (Loctite 242 with reaction)	*M10x1.25*	*46*
Rear wheel nut (molybdenum disulphide grease)	*M25x1.25*	*83*
Chain tensioner adjusting screw (medium-fiber lithium-based grease of the multi-purpose type)	*M8x1.25*	*8*

RAVITAILLEMENTS	*Produit*	*dm^3 (litres)*
Réservoir à essence, y compris une réserve de 6 dm^3 (litres)	*Essence 95-98 RON*	*21*
Carter moteur et filtre	*(voir tableau à la page 119)*	*3,8*
Circuits de freins AV/AR et embrayage	*Liquide spécial pour systèmes hydrauliques DOT 4*	*—*
Chaîne	*Huile à engrenages SAE 80-90 ou produits spécifiques pour chaînes avec joints toriques OR*	*—*
Câble de compteur kilométrique	*Graisse à base de lithium, à fibre moyenne, de type “multipurpose”*	*—*
Roulements de direction	*Graisse à base de lithium, à fibre moyenne, de type “multipurpose”*	*—*
Protection pour contacts électriques	*Produits spécifiques pour le nettoyage et le graissage des contacts électriques et électroniques*	*—*
Fourche avant	*SHOWA SS8 ou A.T.F.*	*0,492 (par tube)*
Circuit de refroidissement	*Liquide antigel (totalement sans nitrites, amines et phosphates) 35÷40% ajouté à l’eau*	*3,5*



Important
L’emploi d’additifs dans l’essence ou dans les lubrifiants est à proscrire.

COUPLES DE SERRAGE	*Filetage*	*Nm Tolérance ±5%*
Bougies	*M12x1,25*	*20*
Ecrou axe roue avant (graisse au bisulphure de molybdène)	*M25x1,25*	*63*
Vis de serrage axe roue avant (graisse au bisulphure de molybdène)	*M8x1,25*	*19*
Ecrou de fixation bride couronne (Loctite 242 avec réaction)	*M10x1,25*	*46*
Ecrou roue arrière (graisse au bisulphure de molybdène)	*M25x1,25*	*83*
Vis de reglage tendeur de chaîne (graisse à base de lithium, à fibre moyenne, de type "multipurpose")	*M8x1,25*	*8*

BETRIEBSSTOFFE	*Typ*	*dm^3 (Liter)*
Kraftstofftank, einschl. Reserve von 6 dm^3 (Ltr.)	*Benzin 95-98 RON*	*21*
Ölwanne und Filter	*(siehe Tabelle auf Seite 119)*	*3,8*
Vorderer/hinterer Brems- und Kupplungskreislauf	*Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme DOT 4*	*—*
Kette	*Zahnradöl SAE-80-90 oder spezifische Produkte für Ketten mit O-Ringen*	*—*
Kilometerzählerkabel	*Mehrzweck-Lithiumfett, mittlere Fasergröße*	*—*
Lenkkopflager	*Mehrzweck-Lithiumfett, mittlere Fasergröße*	*—*
Schutzmittel für elektrische Kontakte	*Spezialprodukte zur Reinigung und Schmierung von elektrischen und elektronischen Kontakten*	*—*
Vorderradgabel	*SHOWA SS8 oder A.T.F.*	*0,492 (für Gabelholm)*
Kühlkreislauf	*35 - 40% Frostschutzflüssigkeit (vollkommen nitrit-, amin- und phosphatfrei) + Wasser*	*3,5*


Wichtig
Das Verwenden von Zusatzstoffen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

ANZUGSMOMENTE	Gewinde	Nm Toleranz ±5%
Zündkerzen	M12x1,25	20
Mutter f. Vorderradachse (Fett mit Molybdänbisulfid)	M25x1,25	63
Klemmschrauben f. Vorderradachse (Fett mit Molybdänbisulfid)	M8x1,25	19
Klemmutter des Zahnkranzflanschs (Loctite 242 mit Reaktion)	M10x1,25	46
Mutter f. Hinterrad (Fett mit Molybdänbisulfid)	M25x1,25	83
Schraube für Kettenspannung (Mehrzweck-Lithiumfett, mittlere Fasergröße)	M8x1,25	8

OLIO MOTORE

Un buon olio motore ha delle particolari qualità. Fate uso solamente di olio motore altamente detergente, certificato sul contenitore come corrispondente, o superiore, alle necessità di servizio SE, SF o SG.

Viscosità

SAE 20W-50
Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona di uso della motocicletta si trova nei limiti della gamma indicata.

ENGINE OIL

Quality engine oils offer special features. Use only oils with high detergent power, certified as equivalent or superior to SE, SF or SG duty (this is marked on the container).

Viscosity

SAE 20W-50
Other viscosities indicated in the table can be used if the average temperature in the motorcycle use zone is within the limits of the indicated range.

HUILE MOTEUR

Une bonne huile moteur doit avoir des qualités particulières. Utilisez uniquement de l'huile moteur avec un pouvoir fort détergent, certifiée sur la présentation comme correspondant, ou supérieure, aux exigences de service SE, SF ou SG.

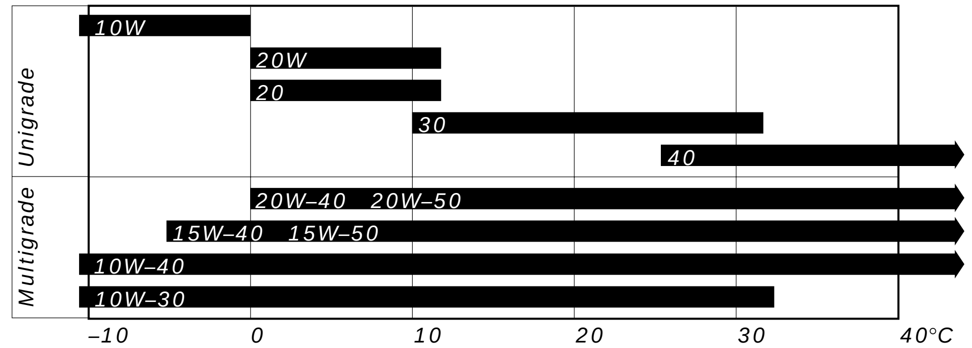
Viscosité

SAE 20W-50
Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être adoptées, à condition que la température moyenne, dans la région d'utilisation du motocycle, ne dépasse pas les limites citées.

MOTORÖL

Ein gutes Motoröl muß bestimmte Qualitäten aufweisen. Verwenden Sie ausschließlich nur Motoröl mit hoher Reinigungsfähigkeit, das auf dem Behälter ein Zertifikat aufweist, welches es als ein für die Serviceanforderungen SE, SF oder SG geeignetes oder als qualitativ höheres Öl ausweist.

Viskosität
SAE 20W-50
Die anderen in der Tabelle angeführten Viskositäten können dann verwendet werden, wenn sich die mittlere Temperatur des Gebietes, in dem das Motorrad gefahren wird, an den Grenzwerten der angegebenen Werte befindet.



Norme d’uso
Directions for use
Mode d'emploi
Gebrauchsnormen

PRECAUZIONI PER IL PRIMO PERIODO D'USO DEL MOTOCICLO

Velocità di rotazione max. (fig. 22)

Velocità di rotazione max. da rispettare nel periodo di rodaggio (giri/min):
1) Fino a 1000 km;
2) Da 1000 a 2500 km;
3) Oltre 2500 km.

Fino a 1000 km

Durante i primi 1000 km di marcia fate attenzione al contagiri: non deve assolutamente superare i 6000 giri/min.
Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore pur rimanendo sempre entro il limite prescritto.
A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari leggermente collinose, nelle quali il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio piu efficace.
Per i primi 100 Km agite con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate. Ciò consentirà un corretto assestamento del materiale di attrito delle pastiglie sui dischi freno.
Allo scopo di consentire il giusto reciproco adattamento di tutte le parti meccaniche del veicolo ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.
Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla e di tenderla, se necessario.

RUNNING-IN RECOMMENDATIONS

Maximum engine speed (fig. 22)

Maximum engine speed during the running-in period (in rpm):
1) Up to 1000 km;
2) From 1000 to 2500 km;
3) Beyond 2500 km.

Up to 1000 km

For the first 1000 km, never exceed 6000 rpm.
During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, though still within recommended limit.
To this end, roads with plenty of bends and even slightly hilly areas are ideal for a most effective running-in of engine, brakes and suspensions.
For the first 100 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.
For all mechanical parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of critical engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.
Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate and tighten it as required.

From 1000 to 2500 km

At this point, you can squeeze some more power out of your engine, being careful, however, not to exceed 7500 rpm until reaching 2500 km.
Strict observance of running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the likelihood of overhauls and tune-ups.

PRECAUTIONS POUR LA PREMIERE PERIODE D'UTILISATION DU MOTOCYCLE

Vitesse de rotation max. (fig. 22)

Vitesse de rotation max. à respecter durant la période de rodage (t/mn):
1) Jusqu'à 1000 km;
2) De 1000 à 2500 km;
3) Au-delà de 2500 km

Jusqu'à 1000 km

Durant les 1000 premiers km de marche faites attention au compte-tours: il ne doit absolument pas dépasser les 6000 t/mn
Durant les premières heures de marche du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie.
A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.
Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez les coups de frein brusques et prolongés. Cela permettra une mise en état correcte de la garniture des plaquettes sur les disques de frein.
Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du véhicule et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des principaux organes du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps á des régimes éléves surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser

VORSICHTSMASSNAHMEN IN DER EINFAHRZEIT

Max. Drehzahl (Abb.22)
In der Einfahrzeit einzuhaltende max. Drehzahl (U/Min.):
1) bis 1000 km.
2) ab 1000 bis 2500 km.
3) über 2500 km.

Bis 1000 km

Während der ersten 1000 km Laufzeit, müssen Sie besonders auf die Angaben am Drehzahlmesser achten: die 6000 U/Min dürfen auf keinen Fall überschritten werden.
Es wird empfohlen, während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig zu variieren, dabei müssen Sie jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.
Dazu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken, wenn möglich in einem leicht hügeligen Gelände, d.h. dort, wo Motor, Bremse und Radfederungen wirksamer eingefahren werden können. Auf den ersten 100 km müssen Sie die Bremsen behutsam betätigen und plötzliche oder längere Bremsungen vermeiden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibungsmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen Teile zu ermöglichen und insbesonders um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinflussen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange in einer erhöhten Umdrehungszahl, besonders nicht an Steigungen, zu halten.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie, falls

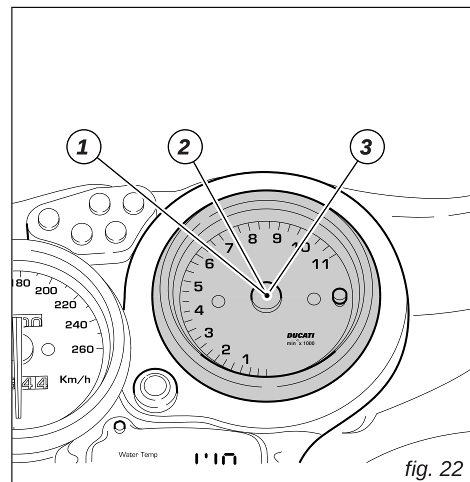


fig. 22

Da 1000 a 2500 km

Ora potrete pretendere dal Vostro motore maggiori prestazioni, non dovrete tuttavia superare mai i 7500 g/min ed in queste condizioni dovrete rodare il motore fino a 2500 km di percorso.
Quanto più rigorosamente ed accuratamente saranno seguite le predette raccomandazioni tanto piu lunga sarà la durata del motore e minore la necessità di revisioni o di messe a punto.

Importante
Durante tutto il periodo di rodaggio osservate scrupolosamente le manutenzioni ed i tagliandi consigliati nel presente libretto. L'osservanza delle norme descritte è direttamente collegata alle condizioni di garanzia. L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor S.p.A. da ogni e qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.



Important
During the whole running-in period, the maintenance and service rules recommended in this manual should be observed carefully. Compliance with the above instructions is a prerequisite for Warranty validity. Failure to comply with these rules will release Ducati Motor S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

et de la tendre si nécessaire.

De 1000 à 2500 km

Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur; vous ne devrez toutefois jamais dépasser le régime de 7.500 t/mn et vous devrez roder le moteur, dans ces conditions, jusqu'à un parcours de 2.500 km.
Plus ces précautions seront soigneusement et scrupuleusement respectées, plus la longévité du moteur sera accrue et moins l'exigence de révisions ou mises au point s'avérera nécessaire.



Important
Pendant toute la période de rodage respecter scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions sous garantie conseillées dans cette notice. Le respect de règles décrites est directement lié aux conditions de garantie. Le non-respect de ces normes dégage Ducati Motor S.p.A. de toute responsabilité à l'égard de dommages éventuels subis par le moteur et de sa durée de vie.

notwendig, zu schmieren und nachzuspannen.

Von 1000 bis 2500 km

Nun können Sie von Ihrem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen, Sie dürfen jedoch die Grenze von 7500 U/Min. noch nicht überschreiten und müssen, bis zu einem Stand vom 2500 km, den Motor unter diesen Bedingungen weiterhin einfahren.
Je genauer und gewissenhafter die oben genannten Empfehlungen befolgt werden, desto länger wird die Lebensdauer des Motors ausfallen und umso weniger Instandsetzungs- und Reparaturarbeiten werden daran notwendig sein.



Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen die empfohlenen Instandhaltungsarbeiten und die Kontrollen Ihres Motorrads, so wie auf den Kontrollabschnitten in diesem Heft vorgegeben, strikt eingehalten werden. Das Einhalten der genannten Normen ist direkt mit den Garantiebedingungen verbunden. Ein Nichtbeachten dieser Vorschriften entbindet die Ducati Motor S.p.A. von jeder und jeglicher Verantwortung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder einer verminderten Lebensdauer desselben.



Attenzione
La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.

Prima di mettervi in viaggio controllate i seguenti punti:
Combustibile nel serbatoio
Controllate il livello del carburante sull'indicatore del cruscotto. Eventualmente fate rifornimento (pag. 144).
Livello olio nel motore
Controllate il livello nella coppa attraverso l'oblò di ispezione. Eventualmente rabboccate con olio prescritto (pag. 174).
Liquido freni e frizione
Verificate sui rispettivi serbatoi il livello del liquido freni. Eventualmente rabboccate con fluido prescritto (pag. 194).
Liquido refrigerante
Controllate sul serbatoio di espansione il livello del liquido refrigerante. Eventualmente rabboccate con fluido prescritto (pag. 184).
Condizione pneumatici
Controllate la pressione e lo stato di usura dei pneumatici. Sostituite senza indugio un pneumatico difettoso (pag. 92-94).
Funzionalità dei comandi
Azionate le leve e i pedali di comando freni, frizione, gas, e cambio. In caso di anomalie rinunciate alla partenza e rivolgetevi presso un centro di assistenza Ducati.
Luci e segnalazioni
Verificate l'integrità delle lampade di illuminazione e di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade



Warning
Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and injury to rider and passenger.

Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:
Fuel level in the tank
Check fuel level looking at the suitable indicator on the instrument panel. Fill tank if needed (page 144).
Engine oil level
Check oil level in the sump through the sight glass. Top up with recommended oil if needed (page 174).
Brake and clutch fluid
Check brake fluid level in the relevant reservoirs. Top up with recommended fluid if needed (page 194).
Coolant level
Check coolant level in the expansion tank. Top up with recommended fluid if needed (page 184).
Tyre condition
Check tyre pressure and condition. Change any tyre in bad condition without delay (page 92-94).
Controls
Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips). In the event of a malfunction, do not use the motorcycle and contact a Ducati service centre.
Lights and indicators
Make sure lights, indicators and horn work properly. Replace any burnt-out bulbs. (page 222).
Key-operated locks
Check that fuel filler plug, seat catch and side



Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou occasionner des lésions sérieuses au pilote aussi bien qu'au passager.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants:
Carburant dans le réservoir
Contrôlez le niveau du carburant sur l'indicateur du tableau de bord. S'il y a lieu, prenez de l'essence (page 144).
Niveau huile moteur
Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. S'il y a lieu faites l'appoint avec l'huile prescrite (page 175).
Liquide freins et embrayage
Vérifiez, sur les réservoirs correspondants, le niveau du liquide freins. S'il y a lieu faites l'appoint avec le liquide prescrit (page 194).
Liquide réfrigérant
Contrôlez sur le vase d'expansion le niveau du liquide réfrigérant. S'il y a lieu faites l'appoint avec le liquide prescrit (page 184).
Condition des pneus
Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus. Remplacez sans délai un pneu défectueux (page 92-94).
Fonctionnement des commandes
Actionnez les leviers et pédales de commande freins, embrayage, gaz et sélecteur de vitesse. En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un service après-vente Ducati .
Eclairage et indicateurs
Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et témoins, aussi bien que le fonctionnement de l'avertisseur. En cas de lampes grillées procédez



Achtung
Eine nicht erfolgte Durchführung der Inspektionen vor dem Losfahren kann zu Schäden an Ihrem Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers und des Beifahrers führen.

Bevor Sie Ihr Motorrad in Bewegung setzen, müssen Sie die folgenden Punkte kontrollieren.

Kraftstoff im Tank

Kontrollieren Sie den Kraftstoffpegel über die Anzeige am Instrumentenbrett. Eventuell Nachtanken (Seite 145).

Motorölpegel

Kontrollieren Sie über das Schauglas den Pegel in der Ölwanne. Eventuell vorgeschriebenes Öl nachfüllen (Seite 175).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit

Überprüfen Sie in den jeweiligen Behältern den Pegelstand der Flüssigkeiten. Eventuell die vorgeschriebene Flüssigkeit nachfüllen (Seite 195).

Kühlflüssigkeit

Kontrollieren Sie am Überlaufbehälter den Stand der Kühlflüssigkeit. Eventuell vorgeschriebene Flüssigkeit nachfüllen (Seite 185).

Reifenzustand

Kontrollieren Sie den Druck und den Verschleißzustand der Reifen. Einen defekten Reifen ohne Zögern austauschen (Seite 93-95).

Funktionalität der Steuerungen

Betätigen Sie das Bremspedal und die Hebel der Steuerungen von Kupplung, Gas und Gangschaltung. Falls Sie hier Störungen entdecken, nicht losfahren. Wenden Sie sich gleich an den Ducati-Kundendienst.

bruciate procedete alla sostituzione (pag. 222).

Serraggi a chiave

Controllate il corretto bloccaggio del tappo serbatoio carburante, della sella e delle eventuali borse laterali (pag. 50-52).

Cavalletti

Verificate la funzionalità e il corretto posizionamento dei cavalletti laterale e centrale (pag. 56-60).

pannier locks are closed firmly (page 50-52).

Stands

Make sure both side and centre stand operate smoothly and are in the correct position (page 56-60).

au remplacement (page 222).

Fermeturesàclé

Contrôlez la parfaite fermeture du bouchon réservoir à essence, de la selle et des sacoches latérales, si montées (page 50-52).

Béquilles

Vérifiez le fonctionnement et la parfaite position des béquilles: latérale et centrale (page 56-60).

Lichter und Anzeigen
Überprüfen Sie die Funktionsfähigkeit der Glühbirnen der Beleuchtung, der Anzeigeleuchten und die der Hupe. Falls Sie durchgebrannte Glühbirnen vorfinden, müssen diese ersetzt werden (Seite 223).
Verschlüsse
Kontrollieren Sie die korrekte Feststellung des Tankverschlusses, des Sattels und der eventuell montierten Seitenkoffer (Seite 51-53).
Ständer
Überprüfen Sie die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers und des mittleren Bocks (Seite 57-61).

AVVIAMENTO MOTORE



Note

Per avviare il motore già caldo seguite la procedura descritta per "Temperatura ambiente alta".



Attenzione

Prima di avviare il motore familiarizzate con i comandi che dovrete utilizzare durante la guida. In caso di dubbi sull'utilizzo di un comando chiedete consiglio al Vostro concessionario Ducati.

Non avviate il motore in un luogo chiuso, la tossicità dei gas di scarico potrebbero provocare perdita di coscienza e anche la morte.

Temperatura ambiente normale

(compresa tra 10° e 35 °C):

*1) Spostate l'interruttore di accensione sulla posizione **ON** (fig. 23.1).Verificate che la spia verde **N** e quella rossa ⛽ sul cruscotto risultino accese.*



Importante

La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore. Se la spia resta accesa, fermate immediatamente il motore e controllate il livello dell'olio. Non avviate il motore se la pressione dell'olio è insufficiente.



Attenzione

Il cavalletto laterale deve risultare in posizione di riposo (orizzontale).

2) Spostate la leva comando starter in posizione orizzontale (fig. 23.2).

STARTING THE ENGINE



Note

Follow the "High ambient temperature" procedure to start the engine when it is warm.



Warning

Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding. If in doubt about how to use a control, seek advice from your Ducati dealer.

Never start the engine indoors, as its toxic emissions may lead to loss of consciousness or death.

Regular ambient temperature

(10 to 35 °C):

*1) Move the ignition key to **ON** (fig. 23.1). Make sure both the green light **N** and the red light ⛽ on the instrument panel come on.*



Important

The oil pressure light (showing that oil is warming up) should go out a few seconds after the engine is started. If the light stays on, stop the engine immediately and check oil level. Do not start the engine if oil pressure is insufficient.



Warning

The side stand must be fully up (in a horizontal position).

2) Move the fast-idle lever to a horizontal position (fig. 23.2).

*3) Check that the stop switch (G, fig. 23.3) is positioned to **RUN**, then press the starter button (H). Let the engine start without using the throttle control.*

DEMARRAGE DU MOTEUR



Notes

Pour redémarrer un moteur encore chaud, suivez la procédure décrite pour "Température ambiante élevée".



Attention

Avant de démarrer le moteur, il est recommandé de vous familiariser avec les commandes que vous devez utiliser durant la conduite. Si vous avez un doute à propos de l'utilisation d'une commande, contactez votre concessionnaire Ducati le plus proche.

Ne démarrez pas le moteur dans un endroit clos; le gaz d'échappement est toxique et pourrait occasionner la perte de conscience et même la mort.

Température ambiante normale

(comprise entre 10° et 35° C):

*1) Déplacez le commutateur d'allumage en position **ON** (fig. 23.1). Vérifiez si le témoin vert **N** et le rouge ⛽ sur le tableau de bord sont allumés.*



Important

La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après la mise en marche du moteur. Si le témoin reste allumé, il faut arrêter immédiatement le moteur et contrôler le niveau d'huile. Si la pression de l'huile est insuffisante, ne mettez pas le moteur en marche.



Attention

La béquille latérale doit être en position de repos (horizontale).

MOTORANLASS



Merke

Zum Starten eines bereits warmen Motors müssen Sie so, wie unter Punkt “Hohe Umgebungs-temperatur” beschrieben, vorgehen.



Achtung

Bevor sie Ihr Motorrad anlassen, müssen Sie sich mit den Steuerungen, die Sie während der Fahrt anwenden müssen, vertraut machen. Im Zweifelsfall über eine bestimmte Steuerung können Sie die entsprechenden Informationen bei Ihrem Ducati-Händler einholen.

Lassen Sie den Motor nie in geschlossenen Räumen an, da die Abgabe der hierbei entstehenden giftigen Gasen zu Ohnmachtsanfällen oder gar zum Tod führen könnte.

Normale Umgebungstemperatur (zwischen 10° und 35 °C):

1) Drehen Sie den Zündschlüssel auf die Angabe ***ON*** *(Abb. 23.1). Überprüfen Sie dabei, ob die grüne Kontrolleuchte* ***N*** *und die rote Kontrolleuchte [Öldruck-Symbol] auf dem Instrumentenbrett aufleuchten.*



Wichtig

Die Kontrolleuchte, die den Öldruck anzeigt, muß einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors erlöschen. Falls sie jedoch weiter aufleuchtet, ist der Motor sofort abzuschalten und der Ölstand zu überprüfen. Lassen Sie den Motor nie anspringen, wenn nicht ausreichend Öldruck vorhanden ist.

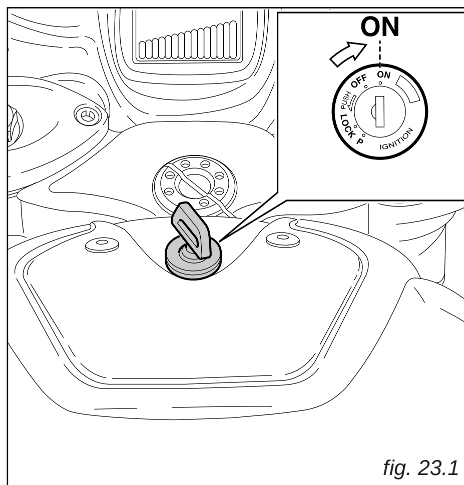


fig. 23.1

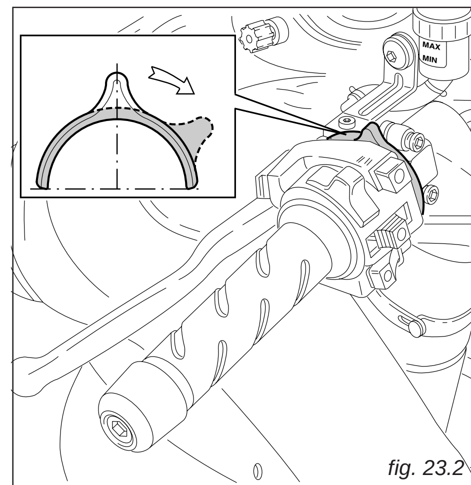


fig. 23.2

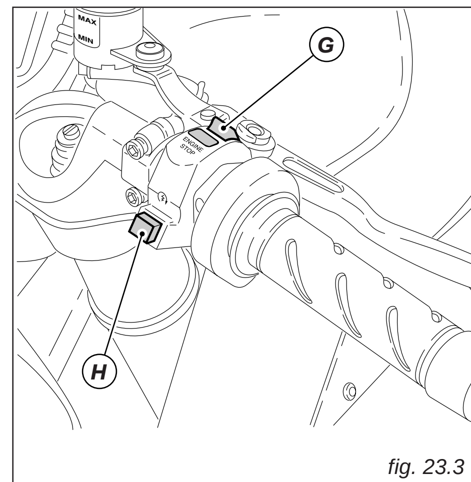


fig. 23.3

3) Accertatevi che l'interruttore d'arresto (G, fig. 23.3) sia nella posizione **RUN**, premete quindi il pulsante avviamento (H).
Lasciate che il motociclo si avvii spontaneamente, senza toccare il comando del gas.

Importante
Non usate l'avviamento elettrico per più di 5 secondi per volta. Aspettare 10 secondi, prima di riavviare il motore.

4) Spostate la leva starter verso al posizione verticale per ottenere un regime di rotazione del motore di circa 1400÷1500 giri al minuto.

Importante
Non fate funzionare il motore ad un elevato numero di giri onde permettere il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

5) Successivamente, man mano che il motore si scalda, portate progressivamente la leva dello starter in posizione verticale. Il motore regimato termicamente dovrà tenere il minimo con starter completamente escluso.

Temperatura ambiente alta
(oltre i 35 °C):
Eseguite la stessa procedura senza utilizzare il comando starter.

Temperatura ambiente fredda
(inferiore a 10 °C):
Eseguite la procedura descritta per "Temperatura esterna normale" prolungando il tempo di riscaldamento del motore (punto 5) fino a 5 minuti.

Important
Never operate the starter more than 5 seconds at a time. If needed, allow 10 seconds before attempting to restart the engine.

4) Move the fast-idle lever towards its vertical position until obtaining an idling speed of about 1400–1500 rpm.

Important
Do not rev up the engine at this point. Allow some time for oil to reach all points that need lubricating.

5) Then, as the engine warms up, gradually move the fast-idle lever until bringing it in a vertical position. When fully warm, the engine should hold idling speed with the fast-idle device fully closed.

High ambient temperature
(over 35 °C):
Follow the same procedure, however, do not use the fast-idle device.

Cold ambient temperature
(below 10 °C):
Follow the procedure for "Regular ambient temperature", however allow 5 minutes for the engine to warm up (step 5).

2) Déplacez le levier de commande starter en position horizontale (fig. 23.2).
3) Assurez-vous que l'interrupteur d'arrêt (G, fig. 23.3) est en position **RUN**, appuyez ensuite sur le bouton-poussoir de démarrage (H).
Laissez démarrer le moteur spontanément sans actionner la commande de gaz.

Important
N'utilisez pas le démarreur électrique au-delà de 5 secondes à la fois. Attendez 10 secondes avant de mettre le moteur en marche.

4) Déplacez le levier de starter vers la position verticale pour obtenir un régime de rotation du moteur d'env. 1400÷1500 tours la minute.

Important
Ne faites pas fonctionner le moteur à un nombre de tours élevé pour permettre à l'huile de chauffer et de circuler dans tous les éléments nécessitant de graissage.

5) Au fur et á mesure que le moteur chauffe, amenez progressivement le levier du starter en position verticale. Le moteur à temperature de fonctionement devra tenir le ralenti, le starter totalement fermé.

Température ambiante élevée
(au-délà de 35°C):
Suivez la même procédure sans utiliser la commande de starter.

Température ambiante froide
(inférieure à 10° C):
Suivez la procédure décrite pour "Température extérieure normale", en prolongeant le temps de mise en température du moteur (point 5) jusqu'à 5 minutes.



Achtung

Der Seitenständer muß sich beim Losfahren immer in seiner Ruhestellung befinden (waagerechte Stellung).

2) Bringen Sie den Starterhebel in die waagrechte Stellung (Abb. 23.2).
*3) Überzeugen Sie sich davon, daß der Stopschalter (G, Abb. 23.3) sich auf **RUN** befindet und drücken Sie dann den Starterknopf (H).*
Lassen Sie Ihr Motorrad spontan anspringen, d.h. ohne dabei das Gas zu betätigen.



Wichtig

Verwenden Sie die elektrische Anlaßvorrichtung nicht länger als 5 Sekunden pro Versuch. Warten Sie immer erst 10 Sekunden ab, bevor Sie den Motor erneut starten.

4) Bringen Sie den Starterhebel nun in die senkrechte Stellung, dadurch kommt der Motor auf eine Umdrehungszahl von circa 1400÷1500 U/Min.



Wichtig

Betreiben Sie den Motor niemals gleich in einer zu hohen Umdrehungszahl, da sich das Motoröl sonst nicht richtig erwärmen kann und dessen Erreichen der Stellen, die eine Schmierung erfordern, so nicht gesichert wird.

5) Daraufhin, während sich der Motor langsam erwärmt, den Starterhebel stufenweise wieder in die senkrechte Position bringen. Ein warmer Motor muß den Leerlauf bei einem vollkommen ausgeschlossenen Starter aufrecht halten können.

Hohe Umgebungstemperatur
(über 35° C)
Gehen Sie so wie bereits beschrieben vor, jedoch ohne die Anwendung der Startersteuerung.

Kalte Umgebungstemperatur
(unter 10 °C)
Gehen sie so wie unter dem Punkt “Normale Umgebungstemperatur” beschrieben vor und ziehen Sie dabei die Aufwärmzeit für den Motor (Punkt 5) bis auf 5 Minuten hinaus.

AVVIAMENTO E MARCIA DELLA MOTO

1) Disinserite la frizione agendo sulla leva comando.
2) Con la punta del piede abbassate decisamente la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia. La leva abbandonata ritornerà nella posizione iniziale.
3) Accelerate ora il motore, agendo sulla manopola comando rilasciando, lentamente e contemporaneamente, la leva della frizione; il veicolo comincerà a spostarsi.
4) Abbandonate completamente la leva frizione ed accelerate.
5) Per passare in seconda occorre chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire immediatamente la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.
Questa manovra va ripetuta per passare in terza, quarta, quinta e sesta.
Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, tirare la leva frizione, accelerare brevemente il motore, ciò permette la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare; scalare quindi la marcia inferiore e rilasciare la frizione.
L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando la macchina accenna a diminuire la velocità si deve passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano cosi sollecitazioni anormali a tutta la struttura della macchina e non solo al motore.


Importante
Evitate accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi troppo bruschi agli organi di trasmissione. Evitate di tenere la

MOVING OFF

1) Disengage the clutch squeezing the control lever.
2) Push down on gear change lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear. Once released, the lever will spring back to its original position.
3) Rev up engine, by turning the throttle twistgrip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.
4) Let go of clutch lever and speed up.
5) To shift to second gear, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch right away, lift the gear change lever and let go of clutch lever.
Repeat the same procedure to shift to 3rd, 4th, 5th and 6th gear.
To shift down, release the twistgrip, pull the clutch control lever, shortly speed up to help gears synchronize, shift down and release the clutch.
The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the motorcycle tends to slow down, so you will avoid lugging the engine and stressing the motorcycle abnormally.


Important
Avoid harsh accelerations, as this may lead to carburettor flooding and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.

DEMARRAGE ET MISE EN ROUTE DE LA MOTO

1) Débrayez en agissant sur le levier correspondant.
2) Avec le bout du pied, baisser avec décision le levier de sélection vitesses de manière à engager le premier rapport. Une fois relâché, le levier reviendra à sa position initiale.
3) Accélérez en agissant sur la poignée de commande de gaz en lâchant dans un même temps et graduellement le levier d'embrayage; la moto commencera à se déplacer.
4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et commencer à accélérer.
5) Pour passer la seconde vitesse il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur; débrayer subitement, soulever le levier de sélection vitesses et lâcher le levier d'embrayage.
Cette opération doit être répétée pour passer en troisième, quatrième, cinquième et sixième vitesse.
Le passage des vitesses supérieures aux vitesses inférieures se fait comme suit: lâcher l'accélérateur, tirer le levier d'embrayage, accélérer un peu le moteur: cela permet la synchronisation de tous les engrenages à engager; ensuite rétrograder et lâcher le levier d'embrayage.
L'utilisation des commandes doit être effectuée judicieusement et avec rapidité: dans les montées, lorsque la moto a tendance á ralentir, passez tout de suite le rapport inférieur, on évite ainsi toutes sollicitations anormales en l'occurrence pour le moteur mais aussi pour la partie cycle.

1) Den Motor durch Ziehen des Kupplungshebels entkuppeln.
2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und so den ersten Gang einlegen. Der Fußschalthebel kehrt beim Loslassen in seine Ausgangsstellung zurück.
3) Nun den Motor durch Drehen des Gasdrehgriffs beschleunigen, dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen. Ihr Motorrad setzt sich in Bewegung.
4) Lassen Sie den Kupplungshebel nun vollkommen los und beschleunigen Sie.
5) Um in den zweiten Gang umschalten zu können, das Gas zurückdrehen und so die Umdrehungszahl des Motors mindern, dann sofort auskuppeln, den Gangwahlhebel anheben und daraufhin den Kupplungshebel wieder zurücklassen.
Dieser Vorgang wird zum Schalten in den dritten, den vierten, den fünften und den sechsten Gang wiederholt. Das Zurückschalten von einem höheren Gang in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurzzeitig beschleunigen, dadurch wird eine Ausrichtung der einzulegenden Zahnräder auf einen Gleichlauf ermöglicht, nun den nächst niedrigeren Gang einlegen, dann den Kupplungshebel wieder loslassen.
Der Einsatz der Steuerungen sollte überlegt und rechtzeitig erfolgen: an Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, muß man sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. Dadurch werden übermäßige Beanspruchungen, nicht nur am Motor, sondern

frizione disinserita quando si è innestata una marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un’usura anormale degli organi d’attrito.



Important

Evitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups ainsi que des chocs sur les organes de transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier d’embrayage tiré, pour ne pas risquer la surchauffe et l’usure prematurée des garnitures.

auch an der gesamten Motorradstruktur, vermieden.



Wichtig

Vermeiden Sie abrupte Beschleunigungen, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Benzinmengen und zu starken Ruckbelastungen an der Kraftübertragung führen können. Vermeiden Sie, die Kupplung beim Einlegen eines Gangs länger als erforderlich ausgekuppelt zu belassen, dies könnte eine Erwärmung und einen übermäßigen Verschleiß des Reibungsmaterials bewirken.

FRENATA

Salvo casi imprevisti, i freni non devono mai essere usati troppo bruscamente quando siete già troppo sotto l'ostacolo. Rallentate prima usando il motore come freno, rilasciando l'acceleratore, e poi frenando.
Agendo in tal modo si ottiene anche una maggiore stabilità del veicolo.



Attenzione
Una frenata efficace si ottiene utilizzando contemporaneamente la leva e il pedale del freno. L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi riduce l'efficacia frenante del Vostro mociclo.

Non azionate bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; potreste causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del veicolo.
In caso di pioggia o quando viaggiate su superfici con poco aderenza l'azione frenante del vostro veicolo viene notevolmente ridotta. In queste situazioni azionate i comandi dei freni con molta dolcezza e attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita di controllo del veicolo.
Quando affrontate discese lunghe e ripide utilizzate la capacità frenante del motore con scalate di marcia.
Azionate i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causerebbe un riscaldamento eccessivo del materiale di attrito con riduzione drastica dell'efficacia frenante.
I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e si consumano più rapidamente.

BRAKING

Except when unexpected obstacles come up, never brake too hard or when you are too close to the obstacle. Slow down using engine braking and releasing the twistgrip first, then brake. This procedure improves motorcycle stability.



Warning
Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power.

Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle.
When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control.
When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking.
Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously.
Underinflated tyres reduce braking efficiency and wear out more rapidly.

FREINAGE

Sauf en cas d'urgence, les freins ne doivent jamais être utilisés trop brusquement, lorsque vous vous trouvez trop près de l'obstacle. Réduisez d'abord la vitesse en utilisant le moteur en guise de frein, en lâchant l'accélérateur et en freinant en dernier.
En agissant de la sorte on obtient en outre une meilleure stabilité du véhicule.



Attention
Un coup de frein efficace s'obtient en agissant à la fois sur le levier et la pédale de frein. L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle.

N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte du contrôle du véhicule. En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée glissante, la capacité de freinage de votre véhicule sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins modérément et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte du contrôle du véhicule.
Lorsque vous vous trouvez sur des longues et fortes pentes, utilisez le frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances: une utilisation continue provoquerait une surchauffe des garnitures des freins (plaquettes) avec une forte réduction de la puissance de freinage.
Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et s'usent plus rapidement.

BREMSEN

Unvorhersehbare Fälle ausgenommen, dürfen die Bremsen niemals zu abrupt bzw. erst wenn Sie sich kurz vor einem Hindernis befinden, verwendet werden. Statt dessen sollten Sie die Geschwindigkeit, durch das Wegnehmen des Gases, schon anhand der Bremswirkung des Motors drosseln und erst dann abbremsen.
Auf diese Weise erhalten Sie eine bessere Stabilität Ihres Motorrads.



Achtung
Eine wirkungsvolle Bremsung erhalten Sie durch ein gleichzeitiges Verwenden des Bremshebels und des Bremspedals. Ein unabhängiges Anwenden einer dieser beiden Steuerungen vermindert die Bremswirkung Ihres Motorrads.

Betätigen Sie die Bremssteuerungen niemals zu abrupt und mit zu viel Kraftaufwand. Sie könnten so eine Blockierung der Räder bewirken, was den Verlust der Fahrzeugkontrolle zur Folge hat.
Bei Regen oder wenn Sie auf Fahrbahnen fahren, die wenig Haftung aufweisen, wird die Bremswirkung Ihres Motorrads erheblich reduziert. In diesen Situationen müssen Sie die Bremsen gefühlvoll und mit besonderer Vorsicht betätigen. Plötzliche Fahrmanöver können hier zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.
Wenn Sie stark abfällige und lange abschüssige Strecken befahren, müssen Sie die Bremskraft des Motors ausnützen, die Sie durch ein Herunterschalten der Gänge erzeugen.
Verwenden Sie hier die Bremsen abwechselnd und nur kurzzeitig, da eine langan-dauerende Anwendung eine Überhitzung des Bremsbelags zur Folge haben könnte, was wiederum die

Bremswirkung in drastischer Weise mindern würde.
Reifen mit zu niedrigem Druck, d.h. mit einem Druck, der den vorgeschriebenen Werten nicht entspricht, vermindern die Bremswirkung und nützen sich schneller ab.

ARRESTO DELLA MOTO

Abbandonando completamente la manopola dell'acceleratore si ottiene un rallentamento dolce e graduale. Successivamente è buona norma scalare le marce disinserendo la frizione, passate poi in folle dalla prima.
Con un ulteriore intervento sui freni otterrete l'arresto della moto.
Per spegnere il motore è sufficiente spostare la chiave di accensione nella posizione ***OFF*** *.*



Importante
Non lasciate la chiave nella posizione ***ON*** *(marcia) a motore spento onde evitare danneggiamenti ai componenti elettronici.*

RIFORNIMENTO CARBURANTE

Quando fate rifornimento non riempite eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro di immissione nel pozzetto del tappo (fig. 24).



Attenzione
Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

STOPPING THE MOTORCYCLE

If you let go of the throttle twistgrip, the motorcycle will slow down gradually and smoothly. Then, shift down releasing the clutch, and finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop.
To switch the engine off, simply turn the key to ***OFF*** *.*



Important
Never leave the key in the ***ON*** *position (run) when engine is stopped, or this will damage the electronic components.*

REFUELING

Never overfill the tank when refueling. Fuel should never be touching the rim of filler plug sump hole (fig. 24).



Warning
Be sure there is no fuel trapped in the filler plug sump.

MISE A L'ARRET DE LA MOTO

En lâchant complètement la poignée de l'accélérateur on obtient un ralentissement doux et progressif. Nous conseillons ensuite de rétrograder les vitesses en débrayant et enfin de passer de la première au point mort.
En agissant de nouveau sur les freins vous mettrez la moto à l'arrêt.
Pour éteindre le moteur il suffit de tourner la clé de contact sur la position ***OFF*** *.*



Important
Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé en position ***ON*** *(marche) pour éviter de porter préjudice aux composants électroniques.*

RAVITAILLEMENT CARBURANT

Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 24).



Attention
Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

ANHALTEN

Durch vollkommenes Zurückdrehen des Gasdrehgriffs erhalten Sie eine sanfte und gleichmäßige Herabsetzung der Geschwindigkeit. Danach schaltet man normalerweise Gang für Gang herunter und kuppelt dabei jedesmal aus. Letztendlich vom ersten Gang in den Leerlauf herunterschalten. Durch eine letzte Einwirkung auf die Bremsen können Sie nun das Motorrad anhalten.
*Zum Ausschalten des Motors reicht es den Zünd-schlüssel auf **OFF** zu stellen.*


Wichtig
*Lassen Sie den Schlüssel bei ausgeschaltetem Motor nicht auf der Stellung **ON** (Betrieb), die elektronischen Komponenten könnten sonst beschädigt werden.*

TANKEN

Den Tank nicht übermäßig auftanken. Der Kraftstoffpegel muß unterhalb der Einfüllöffnung der Tankverschlußaufnahme (Abb.24) bleiben.


Achtung
In der Tankverschlußaufnahme darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

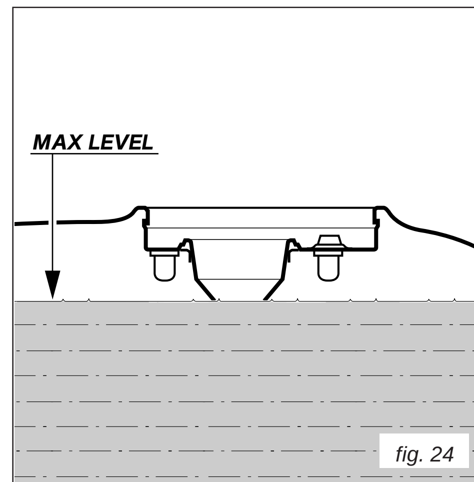


fig. 24

PARCHEGGIO

Dopo aver fermato il motociclo fate uso del cavalletto centrale, per parcheggiare.
*Bloccate il manubrio per evitare furti, ruotando e spingendo la chiave di accensione fino alla posizione **LOCK**.*
Se parcheggiate in un garage o in altre strutture, fate attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non sia vicino a nessuna fonte di calore o a scintille.
*Quando vi fermate di notte nel traffico, potete lasciare accese le luci di stazionamento, per facilitare l'individuazione del mezzo. Ruotate la chiave nella posizione **P** (stazionamento) (fig. 25).*



Importante
*Non lasciate la chiave su **P** per tempi troppo lunghi, diversamente la batteria si scaricherà.*

Non parcheggiate su una superficie morbida o inclinata, per evitare che il motociclo cada.
Non lasciate mai la chiave di accensione inserita quando la moto è incustodita.

PARKING

Stop the motorcycle, then put it on the centre stand to park it.
*To avoid theft, block the handlebar by pushing in and turning the ignition key to the **LOCK** position.*
If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat or sparks.
*When stopping on traffic roads at night, you may leave the parking lights on so the motorcycle will be easily visible. Turn the key to position **P** (parking) (fig. 25).*



Important
*Do not leave key turned to **P** for long periods or the battery will run down.*
Do not park on soft ground or on a gradient or the motorcycle may fall over.

Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.

STATIONNEMENT

Après avoir arrêté le motocycle, utilisez la béquille centrale pour le garer.
*Bloquez le guidon pour éviter les vols, en tournant et enfonçant la clé de contact jusqu'à la position **LOCK**.*
Si vous garez votre moto dans un garage ou dans un autre lieu, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur ou d'étincelles près de votre véhicule.
*Si vous vous arrêtez la nuit au milieu de la circulation, vous pouvez laisser les feux de stationnement allumés pour faciliter le signalement de votre moto. Tournez la clé en position **P** (stationnement) (fig. 25).*



Important
*Il ne faut pas que la clé reste tournée trop long temps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie.*

Ne stationnez pas sur une surface instable ou inclinée, pour éviter que votre motocycle tombe.
Ne laissez jamais la clé de contact insérée si la moto est sans surveillance.

PARKEN

*Nachdem Sie Ihr Motorrad anhalten, zum Parken immer den mittleren Motorradbock verwenden. Um Diebstähle zu vermeiden, können Sie den Lenker durch Umdrehen und Ausrichten des Zündschlüssels auf die Stellung **LOCK** blockieren.*
Falls Sie in einer Garage oder in anderen Gebäuden parken, achten Sie darauf, daß diese gut belüftet sind und daß das Motorrad nicht in der Nähe von Wärme- oder Funkenquellen abgestellt wird.
*Falls Sie Ihr Motorrad nachts am Straßenrand anhalten, können Sie die Standlichter angeschaltet lassen, dies ermöglicht ein besseres Erkennen Ihres Motorrads. Bringen Sie dazu den Zündschlüssel in die Stellung **P** (Standlicht) (Abb. 25).*



Wichtig
Lassen Sie den Schalter nicht zu lange in der Stellung P, da sich sonst die Batterie entlädt.

Stellen Sie Ihr Motorrad nie auf weichem oder schrägem Gelände ab, es könnte sonst umfallen. Lassen Sie niemals den Zündschlüssel eingesteckt, wenn Ihr Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.

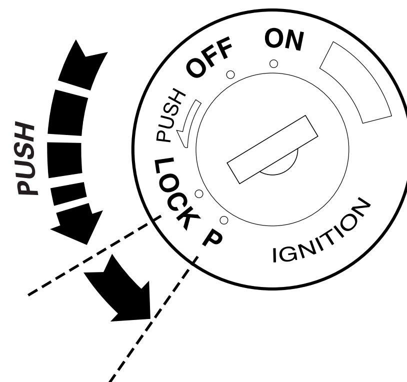


fig. 25

Manutenzione
Maintenance
Entretien
Instandhaltung

ATTREZZI IN DOTAZIONE

La dotazione di chiavi ed utensili, per le normali operazioni di manutenzione e verifica che possono essere eseguite dall'Utente, è contenuta in una borsa sistemata nel vano ricavato sotto alla sella.
Per accedere a questo vano è necessario rimuovere la sella agendo sulla serratura (fig. 26.1) nel modo descritto a pag. 52.
In questo vano sono alloggiati il cavo di ancoraggio del casco e il libretto istruzioni.

La borsa attrezzi contiene (fig. 26.2):
1) Chiave esagonale per candele.
2) Perno per chiave a tubo.
3) Cacciavite.
4) Chiave per esagoni interni da 4 mm.
5) Chiave a settore per ghiera ammortizzatore.

TOOL KIT

The wrench and tool kit for normal maintenance and checks by the user is contained in a tool bag located in the compartment under the rear of the seat.
To reach this compartment, the seat must be removed by opening the catch (fig. 26.1) as described on page 52.
This compartment also contains the helmet fastening cable and the Owner's manual.

The tool bag holds (fig. 26.2):
1) Box wrench for spark plugs.
2) Tommy bar.
3) Screwdriver.
4) 4 mm Allen wrench.
5) Pin wrench for shock absorber ring nut.

OUTILLAGE LIVRE

Le kit de clés et outils pour les opérations normales d'entretien et de contrôle pouvant être effectuées par l'Usager se trouve à l'intérieur d'une trousse placée dans un dégagement sous la selle.
Pour y avoir accès, il faudra intervenir sur la serrure de la selle et ôter celle-ci (fig. 26.1) ainsi qu'il est décrit à la page 52.
Ce dégagement abrite également le câble d'ancrage du casque ainsi que le manuel de l'utilisateur.

La trousse à outils contient (fig. 26.2):
1) Clé hexagonale pour bougies.
2) Axe pour clé à pipe.
3) Tournevis.
4) Clé six pans mâle de 4 mm.
5) Clé à ergot pour bague amortisseur.

MITGELIEFERTE WERKZEUGE

Die mitgelieferten Schlüssel und Werkzeuge, die für normale Instandhaltungs- und Überprüfungsarbeiten, die vom Benutzer ausgeführt werden können, vorgesehen sind, befinden sich in der im Hohlraum unter dem Sattel angebrachten Tasche.
Um an diese Tasche gelangen zu können, müssen Sie nach dem Öffnen des Sattelschlosses (Abb. 26.1) den Sattel, so wie auf der Seite 53 beschrieben, abnehmen.
In diesem Hohlraum ist auch das Verankerungskabel für den Helm und das Anleitungsheft untergebracht.

Die Werkzeugtasche enthält (Abb. 26.2):
1) Zündkerzenschlüssel.
2) Stift für Steckschlüssel.
3) Schraubenzieher.
4) 4 mm-Inbusschlüssel.
5) Hakenschlüssel für Nutmutter des Stoßdämpfers.

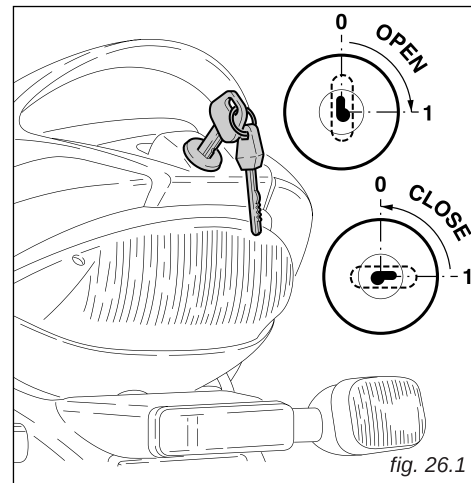


fig. 26.1

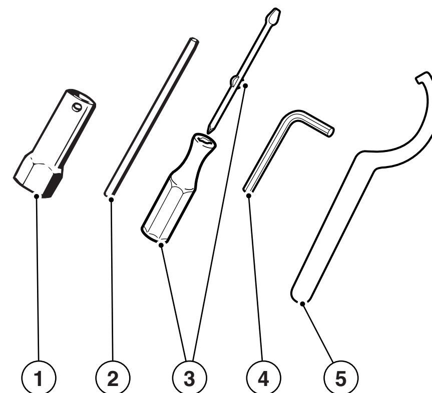


fig. 26.2

MANUTENZIONE PERIODICA

Una buona manutenzione garantisce una lunga conservazione del veicolo; osservando queste norme fondamentali si possono prevenire molti inconvenienti ed ottenere le migliori prestazioni. Gli intervalli indicati devono ritenersi validi se la moto non viene impiegata su percorsi particolarmente gravosi (uso prevalente in città, percorsi in zone polverose, marcia continua in montagna, lunghi percorsi autostradali ad elevata velocità, particolari condizioni climatiche, ecc.). In caso contrario le operazioni descritte devono essere eseguite ad intervalli minori.
Tutte le operazioni sono state riportate nella tabella schematica seguente.



Attenzione
Per effettuare ogni intervento manutentivo in sicurezza ponete il motociclo sul cavalletto centrale e in appoggio su una superficie piana e solida.

Simboli identificazione operazione:
n*) Questo simbolo indica che per tale operazione si consiglia di fruire della nostra rete di servizio, che dispone di personale esperto ed appropriate attrezzature.*
C) Controllo e regolazione
L) Lubrificazione e/o ingrassaggio
P) Pulizia
S) Sostituzione

ROUTINE MAINTENANCE

Good maintenance ensures long life to your motorcycle. Following these basic rules will prevent many failures and ensure good performance. The maintenance intervals indicated here are for motorcycles that are not used in demanding conditions, such as riding in town traffic, on dusty ground, long trips on mountain roads, long trips on motorways at high speed, riding in bad weather, and so on. In these cases, maintenance work should be carried out more frequently.
All maintenance operations are reported in the chart below.



Attention
To carry out maintenance work safely, place the motorcycle on level, solid ground and put it on the centre stand.

Operation identification symbols:
n*) This symbol indicates that the job in question should be entrusted to Ducati Service Network where highly trained personnel and special equipment are available.*
C) Check and adjust
L) Lubricate and/or grease
P) Clean
S) Replace

ENTRETIEN PERIODIQUE

Un bon entretien, respectueux des normes fondamentales, garantit la longévité de votre moto, évite les inconvénients éventuels et permet d’obtenir d’excellentes performances. La périodicité indiquée est valable si la moto n’est pas utilisée sur des parcours particulièrement éprouvants (utilisation fréquente en ville ou sur des routes poussiéreuses, marche prolongée en montagne, longs parcours sur autoroute à une vitesse élevée, conditions climatiques particulières, etc.); s’il n’en était pas ainsi, les opérations décrites devront être effectuées à des intervalles plus rapprochés. Toutes les opérations ont été indiquées sur le tableau récapitulatif suivant.



Attention
Pour effectuer toute opération d’entretien, mettez le motocycle sur la béquille centrale et en appui sur une surface plane et solide.

Symboles pour l’identification de l’opération:
n*) Ce symbole signale que nous vous conseillons de bénéficier, pour cette opération, de notre réseau de service, qui dispose d’un personnel qualifié et d’un équipement approprié.*
C) Contrôle et réglage
L) Lubrification et/ou graissage
P) Nettoyage
S) Remplacement

REGELMÄSSIGE INSTANDHALTUNG

Eine gute Instandhaltung garantiert einen langen Erhalt Ihres Motorrads. Wenn Sie sich an diese grundlegenden Vorschriften halten, können Sie vielen Schwierigkeiten vorbeugen und immer die besten Leistungen erzielen. Die angegebenen Zeiträume gelten nicht für Motorräder, die unter besonders harten Bedingungen (vorwiegend Stadtfahrten, Fahrten auf verstaubten Straßen, ständige Bergfahrten, lange Autobahnfahrten bei erhöhter Geschwindigkeit, besondere klimatische Verhältnisse usw.) eingesetzt werden. In diesen Fällen müssen die Instandhaltungsarbeiten in wesentlich kürzeren Zeitabständen durchgeführt werden. Alle Arbeiten sind auf der folgenden Tabelle aufgeführt.



Achtung
Um die Instandhaltungsarbeiten unter Sicherheitsbedingungen ausführen zu können, müssen Sie Ihr Motorrad auf dem mittleren Bock und auf einer ebenen und festen Fläche abstellen.

Arbeitskennzeichen:
n*) Dieses Zeichen weist darauf hin, daß man sich für die Durchführung dieser Arbeitsschritte an unser Kundendienstnetz wenden sollte, da man hier über Fachpersonal und über die geeigneten Vorrichtungen verfügt.*
C) Kontrolle und Einstellung
L) Schmierung und/oder Einfetten
P) Reinigen
S) Auswechseln

Operazioni	Pre consegna	Dopo i primi 1000 km	Ogni 1000 km	Ogni 10000 km	Ogni 20000 km	vedi pagina
Livello olio motore	C		C			174
Olio motore (n)		S		S		176
Filtro olio motore (n)		S		S		176
Filtro aspirazione olio motore (n)					S	176
Serraggio teste motore (n)					C	–
Gioco valvole motore (n)				C		76
Cinghie distribuzione (n)		C		C	S	–
Candele		C		S		78-188
Livello liquido raffreddamento	C	C	C			184
Sostituzione liquido raffreddamento (n)					S	–
Filtro combustibile (n)				S		–
Corpo farfallato: sincronizzazione e minimo (n)		C		C		–
Filtro aria				S		182
Pressione olio motore (n)		C			C	–
Compressione cilindri motore (n)		C		C		–
Livello olio comando freni e frizione	C	C	C			192-194
Sostituzione olio freni e frizione (n)					S	–
Comandi flessibili	C	C	C			204

Operazioni	*Pre consegna*	*Dopo i primi 1000 km*	*Ogni 1000 km*	*Ogni 10000 km*	*Ogni 20000 km*	*vedi pagina*
Pneumatici: usura e pressione	*C*	*C*	*C*			*92-96*
Gioco cuscinetti sterzo (n)	*C*	*C*		*C*		–
Tensione e allineamento catena		*C*	*C*			*200*
Usura pastiglie freno (n)		*C*	*C*			*198*
Cuscinetti mozzi ruota (n)				*C*		–
Giunto elastico ruota posteriore (n)				*C*		–
Serbatoio benzina (n)					*P*	–
Serraggio generale bulloneria (n)	*C*	*C*		*C*		–
Lubrificazione e ingrassaggio generale (n)				*L*		–
Controllo livello elettrolito		*C*	*C*			*206*
Piastrino ferma pignone				*C*		

Operations	Pre-delivery	After the first 1000 km	Every 1000 km	Every 10000 km	Every 20000 km	see page
Engine oil level	C		C			174
Engine oil (n)		S		S		176
Engine oil filter (n)		S		S		176
Engine oil suction filter (n)					S	176
Head torque (n)					C	–
Valve clearance (n)				C		76
Timing belts (n)		C		C	S	–
Spark plugs		C		S		78-188
Coolant level	C	C	C			184
Coolant replacement (n)					S	–
Fuel filter (n)				S		–
Throttle body: synchroniz. and idling adjustment (n)		C		C		–
Air filter			S		182	
Engine oil pressure (n)		C			C	–
Cylinder compression (n)		C		C		–
Brake and clutch fluid level	C	C	C			192-194
Brake and clutch fluid change (n)					S	–

Operations	*Pre-delivery*	*After the first 1000 km*	*Every 1000 km*	*Every 10000 km*	*Every 20000 km*	*see page*
Bowden cables	*C*	*C*	*C*			*204*
Tyres: wear and pressure	*C*	*C*	*C*			*92-96*
Play in steering bearings (n)	*C*	*C*		*C*		–
Chain tension and alignment		*C*	*C*			*200*
Wear on brake pads (n)		*C*				*198*
Wheel hub bearings (n)				*C*		–
Rubber cush drive damper on rear wheel (n)				*C*		–
Fuel tank (n)					*P*	–
Torque of nuts and bolts (n)	*C*	*C*		*C*		–
General lubrication and greasing (n)				*L*		–
Battery electrolyte level		*C*	*C*			*206*
Front sprocket fastening plate				*C*		

Opérations	*Avant livraison*	*Après les premiers 1000 km*	*Tous les 1000 km*	*Tous les 10000 km*	*Tous les 20000 km*	*voir page*
Niveau huile moteur	*C*		*C*			*174*
Huile moteur (n)		*S*		*S*		*176*
Filtre huile moteur (n)		*S*		*S*		*176*
Filtre admission huile moteur (n)					*S*	*176*
Serrage culasses moteur (n)			*C*	–		
Jeu soupapes moteur (n)				*C*		*76*
Courroies distribution (n)		*C*		*C*	*S*	–
Bougies		*C*		*S*		*78-188*
Niveau liquide de refroidissement	*C*	*C*	*C*			*184*
Vidange liquide de refroidissement (n)					*S*	–
Filtre à essence (n)				*S*		–
Corps papillon: synchronisation et réglage ralenti (n)		*C*		*C*		–
Filtre à air				*S*		*182*
Pression huile moteur (n)		*C*			*C*	–
Compression cylindres moteur (n)		*C*		*C*		–
Niveau huile comm. freins et embrayage	*C*	*C*	*C*			*192-194*
Vidange huile freins et embrayage (n)					*S*	–

Opérations	Avant livraison	Après les premiers 1000 km	Tous les 1000 km	Tous les 10000 km	Tous les 20000 km	voir page
Transmission câbles flexibles	C	C	C			204
Pneus: usure et pression	C	C	C			92-96
Jeu dans les roulements de direction (n)	C	C		C		–
Tension et alignement chaîne		C	C			200
Usure plaquettes freins (n)			C			198
Roulements moyeux roue (n)				C		–
Silentbloc roue arrière (n)				C		–
Réservoir essence (n)					P	–
Serrage général boulonnerie (n)	C	C		C		–
Lubrification et graissage général (n)				L		–
Contrôle niveau électrolyte		C	C			206
Plaquette d'arrêt pignon				C		

Instandhaltungsarbeiten	Vor der Auslieferung	Nach 1000 km	Alle 1000 km	Alle 10.000 km	Alle 20.000 km	siehe Seite
Motorölstand	C		C			175
Motoröl (n)		S		S		177
Motorölfilter (n)		S		S		177
Ansaugfilter f. Motoröl (n)					S	177
Anzug der Zylinderköpfe (n)					C	–
Ventilspiel (n)				C		77
Steuerriemen (n)		C		C	S	–
Zündkerzen		C		S		79-189
Kühlflüssigkeitspegel	C	C	C			185
Ersetzen der Kühlflüssigkeit (n)					S	–
Kraftstoffilter (n)				S		–
Drosselklappenkörper: Synchronisierung und Leerlauf (n)		C		C		–
Luftfilter				S		183
Motoröldruck (n)		C			C	–
Zylinderverdichtung (n)		C		C		–
Pegel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit	C	C	C			193-195
Wechsel der Kupplungs- und Bremsflüssigkeit (n)					S	–

Instandhaltungsarbeiten	Vor der Auslieferung	Nach 1000 km	Alle 1000 km	Alle 10.000 km	Alle 20.000 km	siehe Seite
Bowdenzüge	C	C	C	C		205
Reifen: Verschleiß u. Luftdruck	C	C	C			93-97
Spiel der Lenkkopflager (n)	C	C		C		–
Kettenspannung und -fluchtung		C	C			201
Bremsbelägeverschleiß (n)		C	C			199
Radnabenlager (n)				C		–
Hinterrad: Ruckdämpfer (n)				C		–
Benzintank (n)					P	–
Anzug von Schrauben und Muttern (n)	C	C		C		–
Schmierung und allgemeine Einfettung (n)				L		–
Elektrolytenpegel der Batterie		C	C			207
Feststellplatte für Ritzel				C		

Operazioni di uso e manutenzione principali
Main maintenance operations
Principales opérations d'entretien
Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten

RIMOZIONE STRUTTURE ESTERNE CARROZZERIA

Per poter effettuare alcuni interventi di uso, riparazione o manutenzione, è necessario rimuovere in alcune sue parti la carrozzeria.



Attenzione

Il mancato o difettoso fissaggio di una delle strutture descritte può causare l'improvviso distacco del componente stesso durante la marcia e generare la perdita di controllo del veicolo.



Note

Seguite attentamente le istruzioni riportate prima di effettuare ogni intervento.

Per la rimozione della sella vedi istruzioni a pag. 52.



Importante

Per non danneggiare le parti verniciate della carrozzeria o il trasparente del cupolino, in corrispondenza delle viti di fissaggio, utilizzate sempre ad ogni rimontaggio le speciali rosette in nylon. Alcune delle viti di fissaggio sono di tipo autofilettante. Non serrate eccessivamente queste viti in quanto potreste danneggiare la sede e impedire un successivo bloccaggio.

REMOVING THE FAIRING

In order to repair and maintain the motorcycle correctly it may be necessary to remove part of the fairing.



Warning

If not secured properly, the parts referred to hereunder may come off while you are riding and make you lose control of the motorcycle.



Note

Read the instructions carefully before carrying out any repair or maintenance work.

For the removal of seat see the relevant instructions on page 52.



Important

To avoid damage to the paintwork or the windshield, always use the special nylon washers when refitting the fastening screws. Some fastening screws are of the self-tapping type. Do not overtighten them or you may damage their seats and find it impossible to retighten them at a later time.

DEPOSE ELEMENTS EXTERIEURS DE CARENAGE

Pour pouvoir effectuer certaines opérations d'utilisation, de réparation ou d'entretien il faut déposer certains éléments du carénage.



Attention

L'inexécution, ou l'exécution imparfaite, du serrage de l'un des éléments décrits, peut provoquer le détachement soudain de ce composant durant la marche, d'où la perte de contrôle du véhicule.



Notes

Suivre soigneusement les instructions indiquées avant d'effectuer quelque intervention que ce soit.

Pour le retrait de la selle se reporter aux instructions de la page 52.



Important

Pour ne pas porter préjudice aux éléments peints du carénage, ou au pare-brise de la bulle, lors de chaque remontage utilisez toujours les rosettes spéciales en Nylon en correspondance avec les vis de serrage. Certaines vis de serrage sont auto-taraudeuses. Ne serrez pas ces vis de manière exagerée car vous pourriez endommager le taraudage et empêcher le vissage successif.

ABNAHME DER VERKLEIDUNG

Um einige der Anwendungs-, Reparatur- oder Instandhaltungseingriffe ausführen zu können, ist es erforderlich, daß Sie zuvor einige Teile der Verkleidung abnehmen.



Achtung
Eine mangelnde oder unzureichende Befestigung einer der beschriebenen Strukturen, kann während der Fahrt zu einem plötzlichen Lösen des Bestandteils selbst und zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.



Merke
Befolgen Sie die genannten Anleitungen bevor Sie mit einem Eingriff an Ihrem Motorrad beginnen.

Im Hinblick auf die Abnahme des Sattels, verweisen wir Sie auf die Anleitungen auf den *Seite 53.*



Wichtig
Um eine Beschädigung an den lackierten Verkleidungsteilen oder an der Fahrtwindschutzscheibe, an den Punkten, an denen die Befestigungsschrauben angebracht werden, zu vermeiden, müssen Sie bei jeder erneuten Montage die Spezialunterlegscheiben aus Nylon verwenden. Einige der Befestigungsschrauben sind Schrauben mit selbstscheidendem Gewinde. Ziehen Sie diese Schrauben nie zu fest an, da Sie dadurch den Sitz beschädigen könnten, was eine spätere Feststellung behindern würde.

Semicarenature inferiori

E' possibile rimuovere le semicarene inferiori senza dover smontare le semicarene superiori e il cupolino;
Procedete nel modo seguente:
Svitate le 4 viti di fissaggio di ogni semicarena inferiore a quella superiore (fig. 27.1).
Svitate 2 delle 4 viti inferiori che fissano le semicarenature tra loro e al convogliatore centrale (fig. 27.2).
Rimuovete le semicarenature inferiori.

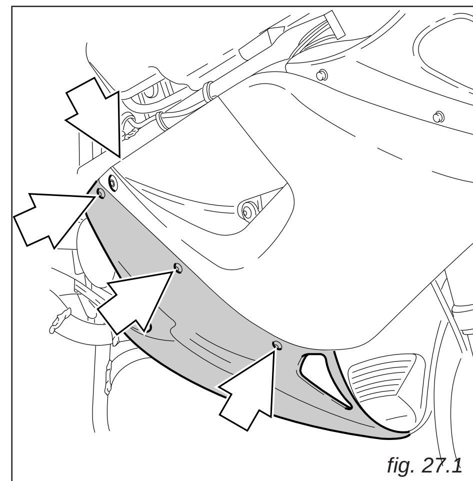
Lower body panels

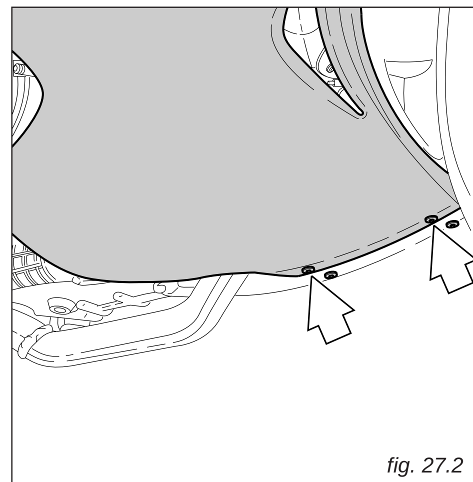
The lower body panels may be removed without dismounting the upper headlamp fairing.
Proceed as follows:
Unscrew the 4 screws holding each lower body panel to the upper body panels (fig. 27.1).
Unscrew 2 of the 4 screws that hold the body panels together and to the central air conveyor at the bottom (fig. 27.2).
Remove the lower body panels.

Demi-carénages inférieurs

On peut désassembler les demi-carènes inférieures sans devoir retirer les demi-carènes supérieures et la bulle.
Procédez comme indiqué ci-après:
Desserrez les 4 vis qui serrent chaque demi-carène inférieure à celle supérieure (fig. 27.1).
Desserrez 2 d'entre les 4 vis qui serrent au côté inférieur les demi-carènes entre elles ainsi qu'au déflecteur d'air central (fig. 27.2).
Retirez les demi-carènes inférieures.

Untere Verkleidungshälften
Es ist möglich die unteren Verkleidungshälften, ohne erst die oberen Verkleidungshälften, samt Fahrtwindschutz abnehmen zu müssen, zu entfernen.
Gehen Sie dazu folgendermaßen vor:
Lösen Sie die 4 Schrauben, welche jede der unteren Verkleidungshälften an der oberen Verkleidung befestigt (Abb. 27.1).
Lösen Sie 2 der 4 unteren Schrauben, welche die Verkleidungshälften und die mittlere Leitplatte untereinander befestigen (Abb. 27.2).
Nehmen Sie nun die unteren Verkleidungshälften ab.


fig. 27.1


fig. 27.2

Coperture laterali cruscotto (fig. 28.1)
Questi elementi sono fissati tra loro da una vite centrale (A) e alla copertura interna del cupolino da una seconda vite (B).


Nota
Queste viti sono provviste di rosette in nylon (C).

Cupolino
Dopo aver rimosso le coperture laterali come precedentemente descritto, procedete nel modo seguente:
Rimuovete gli specchi retrovisori dal cupolino svitando le viti interne (fig. 28.2).
Staccate le connessioni dei cavi degli indicatori di direzione.
Svitate le 6 viti di fissaggio del cupolino (fig. 28.3).
Rimuovete il cupolino sfilandolo dal proiettore.

Instrument panel side guards (fig. 28.1)
These are held together by a screw in the centre (A) and are secured to the inner headlamp guard by a second guard (B).


Note
These screws have nylon washers (C).

Headlamp fairing
Once you have removed the side guards as detailed above, proceed as follows:
Detach the rear view mirrors from the headlamp fairing by unscrewing the inner screws (fig. 28.2).
Disconnect the cables of the turn indicators.
Unscrew the 6 fastening screws of the headlamp fairing (fig. 28.3).
Remove the fairing sliding it off the headlamp.

Caches latéraux tableau de bord (fig. 28.1)
Ces éléments sont fixés entre eux par une vis centrale (A) et au cache intérieur de la bulle par une seconde vis (B).


Note
Ces vis sont pourvues de rondelles en Nylon (C).

Bulle
Après avoir ôté les caches latéraux, comme indiqué précédemment, suivre les opérations ci-dessous:
Retirez les rétroviseurs de la bulle en desserrant les vis intérieures (fig. 28.2).
Débranchez les liaisons des câbles des clignotants de direction.
Desserrez les 6 vis de serrage de la bulle (fig. 28.3).
Retirez la bulle en la sortant du phare.

Seitliche Abdeckungen am Instrumentenbrett (Abb. 28.1)
Diese Elemente werden untereinander durch eine mittlere Schraube (A) und an der inneren Abdeckung des Fahrtwindschutzes durch eine zweite Schraube (B) befestigt.


Merke
Diese Schrauben sind mit Unterlegscheiben aus Nylon (C) ausgestattet.

Fahrtwindschutz
Nachdem die seitlichen Abdeckungsteile gemäß der zuvor gegebenen Beschreibung entfernt wurden, können Sie in der folgenden Weise fortfahren:
Nach dem Lösen der inneren Schrauben, die Rückspiegel abnehmen (Abb. 28.2).
Nehmen Sie nun die Anschlußkabel der Blinker ab.
Lösen Sie die 6 Befestigungsschrauben des Fahrtwindschutzes (Abb. 28.3).
An diesem Punkt können Sie den Fahrtwindschutz abnehmen, dazu müssen Sie ihn über den Scheinwerfer abziehen.

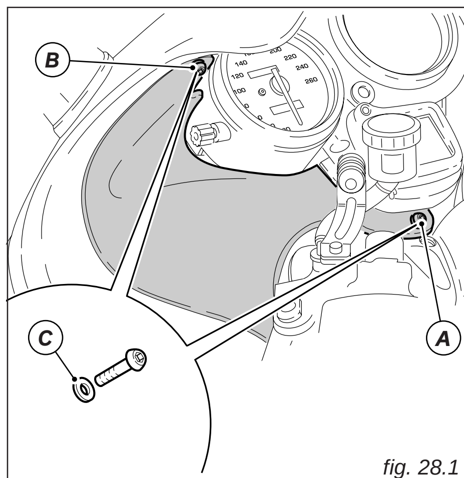
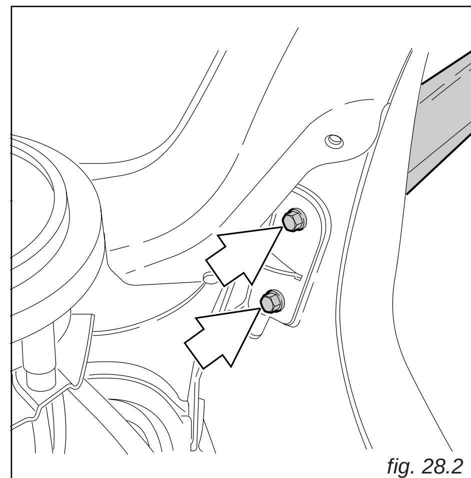
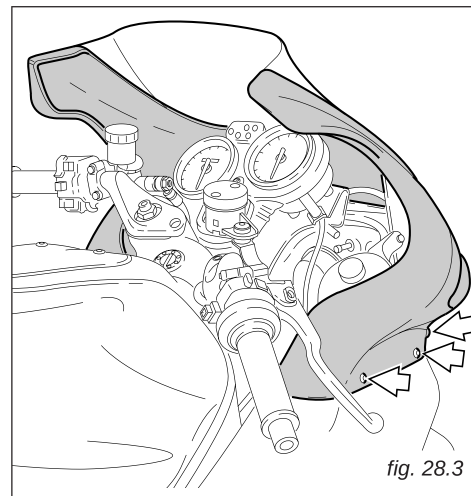


fig. 28.1


fig. 28.2


fig. 28.3

Semicarenature superiori e inferiori accoppiate

Procedete allo smontaggio delle coperture laterali del cruscotto e del cupolino come precedentemente descritto; quindi:
Svitate la vite di fissaggio di ogni semicarenatura al telaietto laterale, sul lato sinistro, o al serbatoio espansione, lato destro (fig. 29.1) e quella posteriore di fissaggio alla staffa del telaio.
Svitate la vite di fissaggio anteriore di ogni semicarena al deflettore anteriore (fig. 29.2).
Svitate la vite di fissaggio posteriore di ogni semicarena al telaio (fig. 29.2).
Svitate le 2 viti inferiori che fissano le semicarene al convogliatore aria centrale (fig. 29.2).
Svitare una delle due viti che fissano le semicarene tra loro.
Rimuovete le semicarene.

Removing the upper and lower body panels together

Remove the side guards of the instrument panel and the headlamp fairing as described above, then:
Unscrew the fastening screw that holds each body panel to the side frame on the left side and to the expansion reservoir on the right side (fig. 29.1) and the rear screw that holds each of them to the frame bracket.
Unscrew the front fastening screw holding each body panel to the front baffle (fig. 29.2).
Unscrew the rear fastening screw holding each body panel to the frame (fig. 29.2).
Unscrew the 2 lower fastening screws holding the body panels to the front air conveyor (fig. 29.2).
Unscrew one of the two fastening screws of the body panels.
Remove the body panels.

Demi-carénages supérieurs et inférieurs accouplés

Déposez les caches latéraux du tableau de bord et de la bulle, ainsi qu'il est décrit plus haut, après quoi:
Desserrer la vis fixant chaque demi-carénage au soutien latéral, côté gauche, ou au réservoir d'expansion, côté droit (fig. 29.1) et la vis arrière de fixation à la bride du cadre.
Desserrez la vis de fixation avant de chaque demi-carène au déflecteur avant (fig. 29.2).
Desserrez la vis de serrage arrière de chaque demi-carène au cadre (fig. 29.2).
Desserrez les 2 vis inférieur de fixation de demi-carène au déflecteur d'air central (fig. 29.2).
Desserrer l'une d'entre les deux vis fixant une demicarène à l'autre.
Retirez les demi-carènes.

Aneinander geschlossene, obere und untere Verkleidungshälften

Nehmen Sie die seitlichen Abdeckungen des Instrumentenbretts und den Fahrtwindschutz, so wie in den vorausgehenden Punkten beschrieben, ab. Daraufhin:

Die Befestigungsschraube jeder Verkleidungshälfte am seitlichen Rahmen, für die linke Seite, oder am Überlaufgefäß, für die rechte Seite (Abb. 29.1), darüber hinaus die hintere Schraube für deren Befestigung am Rahmenbügel lösen.

Die vordere Schraube jeder Verkleidungshälfte für die Befestigung am vorderen Leitblech lösen (Abb. 29.2).

Die hintere Schraube jeder Verkleidungshälfte für die Befestigung am Rahmen lösen (Abb. 29.2).

Eine der beiden Schrauben, welche die Verkleidungshälften untereinander verbinden, lösen.

Die Verkleidungshälften abziehen.

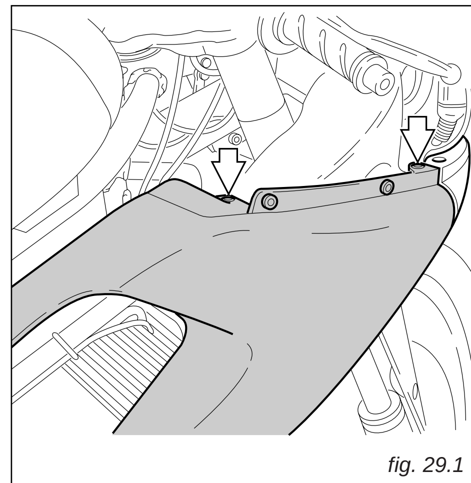


fig. 29.1

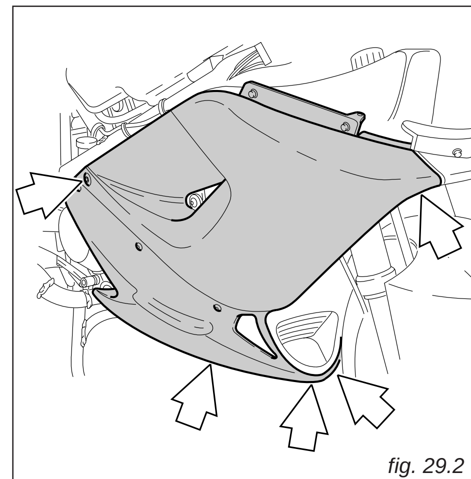


fig. 29.2

Sollevamento serbatoio carburante
Procedete nel modo seguente:
Svitate le 2 viti che fissano il coperchio anteriore al supporto del serbatoio (fig. 30.1).
Rimuovete detto coperchio sfilandolo dall'interruttore di accensione.
Sganciate il gancio elastico anteriore dal supporto del serbatoio (fig. 30.2).
Sollevate il serbatoio e sganciate l'astina di servizio.
Appoggiate il serbatoio sull'astina di servizio come indicato in fig. 30.3.


Attenzione
Per evitare fuoriuscite di benzina dello sfiato nel tappo carburante, assicuratevi che il contenuto di benzina sia minore di 5 lt (spia riserva sul cruscotto accesa).

Eseguito l'intervento procedete al rimontaggio dei componenti rimossi eseguendo le operazioni descritte in ordine inverso. Sistemare l'astina di servizio nell'alloggiamento tra motore e telaio.

Lifting the fuel tank
Proceed as follows:
Unscrew the 2 screws that hold the front cover to the tank support (fig. 30.1).
Remove the cover sliding it off the ignition switch.
Release the front clip from the tank support (fig. 30.2).
Lift the tank and unhook the support rod.
Rest the tank onto the rod as shown in fig. 30.3.


Warning
Make sure the fuel in the tank is less than 5 litres (the reserve light on the instrument panel should be on) or fuel may leak out through the filler plug breather.

When you are finished, reverse the above procedure to refit all the parts you have removed. Place the rod into its seat between engine and frame.

Levage réservoir carburant
Procédez comme suit:
Desserrez les 2 vis fixant le cache avant au support du réservoir (fig. 30.1).
Retirez ce cache en le sortant du commutateur d'allumage.
Détachez le crochet flexible avant du support du réservoir (fig. 30.2).
Levez le réservoir et décrochez la tige de service.
Appuyez le réservoir sur la tige de service comme indiqué en fig. 30.3.


Attention
Pour éviter que l'essence sorte du reniflard dans le bouchon carburant, assurez-vous que la quantité d'essence à l'intérieur soit au-dessous de 5 l (témoin de réserve sur le tableau de bord allumé).

Après avoir terminé cette opération, remontez les parties précédemment retirées en suivant en sens envers les opérations décrites. Positionnez la tige de service dans le logement qui se trouve entre le moteur et le châssis.

Anheben des Kraftstofftanks

Gehen Sie folgendermaßen vor:

Die 2 Schrauben, welche die vordere Abdeckung an der Tankhalterung befestigen, lösen (Abb. 30.1).

Diese Abdeckung über den Zündschalter abziehen.

Den vorderen elastischen Haken von der Tankhalterung lösen (Abb. 30.2).

Den Tank hochheben und den Stützstab aushaken

Nun den Tank gemäß Abb. 30.3 auf dem Stützstab auflegen.



Achtung

Um zu verhindern, daß Benzin aus der Entlüftungsöffnung des Tankverschlusses ausfließen kann, müssen Sie sich zuvor davon überzeugen, daß nur noch weniger als 5 Liter Benzin im Tank vorhanden sind (die Reserveanzeige auf dem Instrumentenbrett leuchtet auf).

Nach erfolgtem Eingriff erneut die zuvor entfernten Teile in der den vorausgehenden Beschreibungen umgekehrter Reihenfolge montieren. Dann den Stützstab wieder in seine Aufnahme zwischen Motor und Rahmen einhaken.

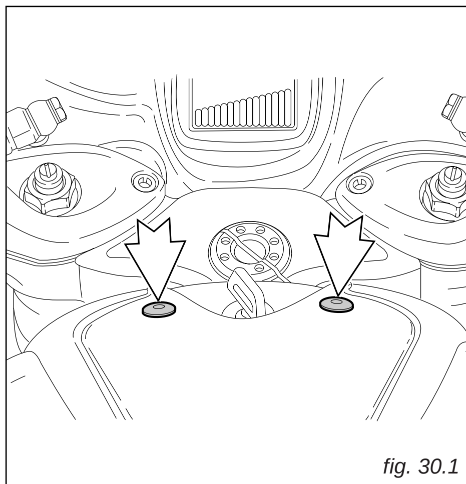


fig. 30.1

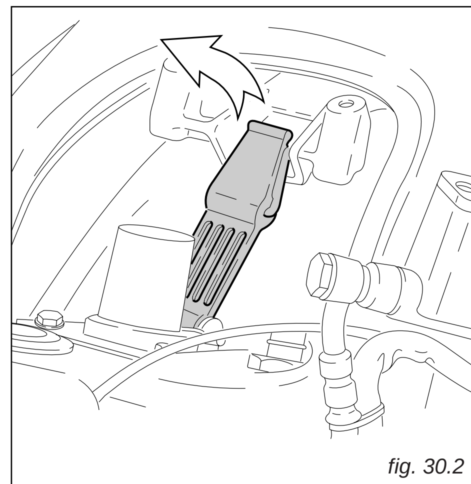


fig. 30.2

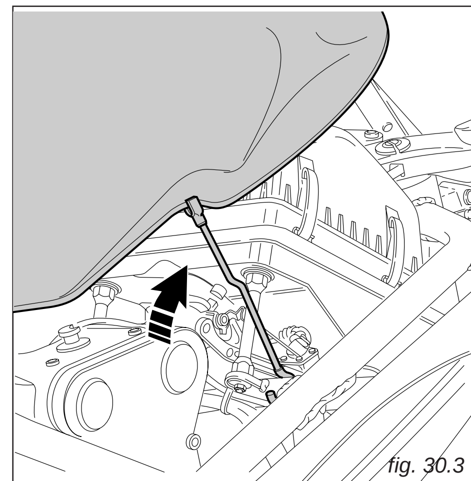


fig. 30.3

CONTROLLO LIVELLO OLIO MOTORE

Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione posto sul lato destro della coppa olio (fig. 31).
Controllate il livello con il veicolo in posizione perfettamente verticale e con motore caldo.
Attendete qualche minuto dopo lo spegnimento affinchè il livello si stabilizzi.
Il livello deve mantenersi tra le tacche ***MIN.*** *e* ***MAX.*** *segnate sulla targhetta in corrispondenza dell'oblò stesso.*
Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco dopo aver rimosso la semicarenatura inferiore dx. (vedi pag. 166);
Rimuovete il tappo di carico e aggiungete olio prescritto fino a raggiungere il livello stabilito.
Rimontate il tappo e rimontate le strutture rimosse.

CHECKING ENGINE OIL LEVEL

Engine oil level can be checked through the sight glass provided on the right side of the oil sump (fig. 31).
When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine warm.
Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine.
Oil level should be between the ***MIN.*** *and* ***MAX.*** *marks on the plate near the sight glass.*
Top up oil level if low. First, however, remove the right lower body panel (see page 166);
Undo the filler plug and top up to correct level with recommended oil.
Refit the plug and any parts you have removed.

CONTROLE NIVEAU D'HUILE MOTEUR

Le niveau d'huile moteur peut être vérifié à travers le hublot de regard placé sur le côté droit du carter huile (fig. 31).
Le moteur chaud, contrôlez le niveau sur le véhicule en position parfaitement verticale.
Attendez quelques minutes afin que le niveau se stabilise.
Le niveau doit se maintenir entre les marques ***MIN.*** *et* ***MAX.*** *indiquées sur la plaque en correspondance du hublot.*
Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint après avoir retiré le demi-carénage inférieur droit (voir page 166);
Retirez le bouchon de remplissage et ajoutez l'huile prescrite jusqu'à obtenir le niveau établi.
Remontez le bouchon et les éléments précédemment ôtés.

KONTROLLE DES MOTORÖLPEGELS

Der Pegel des Motoröls ist über das sich auf der rechten Seite der Ölwanne befindliche Schauglas ersichtlich (Abb. 31).
Kontrollieren Sie den Pegelstand bei einem perfekt senkrecht stehenden Motorrad und bei warmem Motor.
Warten Sie einige Minuten nach dem Ausschalten des Motors ab, bis sich der Pegel stabilisiert.
Der Pegel muß innerhalb der Kerben ***MIN.*** *und* ***MAX.*** *liegen, die auf dem Angabeschild am Schauglas selbst angebracht sind.*
Erweist sich der Pegelstand als zu niedrig, müssen Sie, nach dem Abnehmen der unteren rechten Verkleidungshälfte, Öl nachgießen (siehe Seite 167);
Dazu nehmen Sie die Einfüllschraube ab und füllen das vorgeschriebene Öl solange nach, bis der festgelegte Ölstand erreicht wird.
Die Einfüllschraube daraufhin wieder ansetzen und die abgenommen Strukturen erneut montieren.

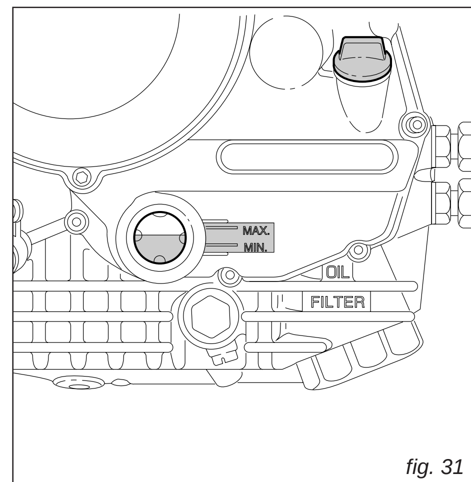


fig. 31

SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E CARTUCCIA FILTRO



Note

Questa operazione deve essere eseguita a motore caldo in quanto l'olio in queste condizioni risulta più fluido e la sua evacuazione è più rapida e completa.

Rimuovete la semicarenatura inferiore destra secondo quanto riportato a pag. 166.
Posizionare un recipiente sufficientemente capiente sotto al motore.
Rimuovete il tappo di scarico (1, fig. 32.1) dalla coppa motore e scaricate l'olio usato.



Importante

Non disperdete l'olio usato e/o le cartucce filtro nell'ambiente. Raccogliete l'olio in un contenitore sigillato e portatelo al più vicino centro di recupero per poter essere riciclato.

Controllate che non vi siano particelle metalliche attaccate alla estremità magnetica del tappo di scarico e riavvitatelo nella coppa con la relativa guarnizione. Serrate a fondo.
Utilizzando la chiave speciale disponibile presso il servizio ricambi Ducati oppure con una comune chiave per filtri rimuovete la cartuccia (2, fig. 32.1) filtro olio dalla coppa.



Importante

Il filtro rimosso non può essere riutilizzato.

Montate una cartuccia nuova, avendo cura di lubrificare con olio motore la guarnizione.
Avvitatela nella sua sede e bloccatela a mano.
Ad ogni 2 cambi d'olio è consigliabile pulire il filtro aspirazione olio a rete.

CHANGING ENGINE OIL AND FILTER CARTRIDGE



Note

Warm up engine before changing oil. Oil will become thinner and will drain off easily and quickly.

Remove the right lower body panel following the instructions on page 166.
Place a container with adequate capacity under the engine.
Undo the drain plug (1, fig. 32.1) on the engine sump and drain off oil.



Important

Used oil and/or filter cartridges should be disposed of according to environment protection rules. Collect oil in a container, seal it and bring it to the nearest collecting centre for refinement.

Make sure there are no metal residues sticking to the magnet of the drain plug and refit plug into the sump with its seal. Tighten it fully.
Use the special tool available from the Ducati Parts Department or a common wrench for filters, to remove the oil filter cartridge (2, fig. 32.1) from the sump.



Important

Do not reuse the filter you have just removed.

Install a new cartridge, be sure to smear some oil on the seal.
Fit the cartridge into its seat and snug it tight.
The suction net filter should be cleaned every 2 oil changes.
Undo the outer plug (3, fig. 32.2) and extract the

VIDANGE HUILE MOTEUR ET REMPLACEMENT CARTOUCHE FILTRE



Notes

Cette opération doit être effectuée lorsque le moteur est chaud, car l'huile dans cette condition est plus fluide et son évacuation sera plus rapide et totale.

Retirez le demi-carénage inférieur droit suivant la description de la page 166.
Positionnez un récipient de capacité suffisante sous le moteur.
Retirez le bouchon de vidange (1, fig. 32.1) du carter moteur et évacuez l'huile usée.



Important

Ne jetez pas l'huile usée et/ou les cartouches du filtre aux ordures car elles sont polluantes. Recueillez l'huile dans un conteneur étanche et amenez-la au centre de récupération plus proche, pour son recyclage.

Veillez à ce qu'aucune particule métallique ne demeure attachée à l'extrémité magnétique du bouchon de vidange et vissez-le de nouveau au carter avec le joint correspondant. Serrez à fond.
A l'aide d'une clé spéciale, disponible auprès du service pièces détachées Ducati , ou avec une clé standard à filtres, retirez la cartouche (2, fig. 32.1) de filtrage huile du carter.



Important

Le filtre retiré ne peut pas être réutilisé.

Montez une cartouche neuve en prenant soin de lubrifier le joint avec de l'huile moteur.
Vissez-la dans son emplacement et serrez-la à la main.

MOTORÖLWECHSEL UND AUSTAUSCH DES FILTEREINSATZES


Merke
Dieser Arbeitsgang muß an einem warmen Motor vorgenommen werden, da das Öl unter diesen Bedingungen flüssiger ist und daher dessen Ablaß schneller und vollständiger erfolgen kann.

Nehmen Sie dazu die rechte untere Verkleidungshälfte, so wie auf Seite 167 beschrieben, ab.
Stellen Sie einen Behälter mit ausreichendem Fassungsvermögen unter den Motor.
Schrauben Sie die Ablaßschraube (1, Abb. 32.1) aus der Ölwanne aus und lassen Sie das Öl durch die Öffnung auslaufen.


Wichtig
Vermeiden Sie absolut eine Verschmutzung der Umwelt durch das verbrauchte Öl und/oder die Filtereinsätze. Das Öl muß in einem versiegelten Behälter gesammelt und dem nächst gelegenen Wiederaufbereitungszentrum abgeliefert werden, wo es entsprechend aufbereitet werden kann.

Kontrollieren Sie, daß keine Metallteilchen am magnetischen Endstück der Ablaßschraube angehaftet sind, dann können Sie diesen Verschluß gemeinsam mit seiner Dichtung wieder in die Ölwanne einschrauben. Bis auf Anschlag festziehen.
Unter Anwendung des Spezialschlüssels, der über den Ersatzteildienst der Ducati erhältlich ist, oder eines üblichen Filterabnahmeschlüssels den Filtereinsatz (2, Abb. 32.1) des Ölfilters aus der

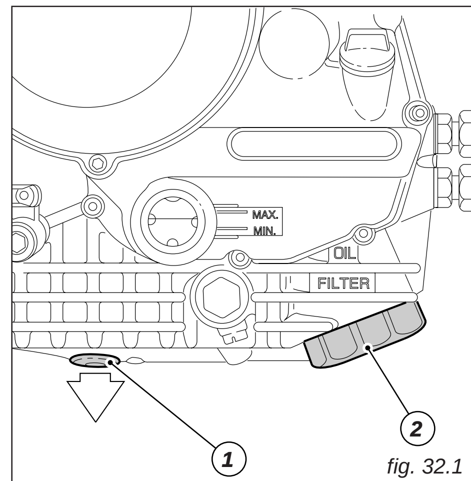


fig. 32.1

Svitate il tappo esterno (3, fig. 32.2) e sfilate l'elemento filtrante.
Procedete alla sua pulizia con aria compressa e benzina facendo attenzione a non lacerare la reticella.
Rimontate applicando la relativa guarnizione e serrate a fondo.
Rimuovete il tappo di carico (4, fig. 32.2) ed effettuate il rifornimento con olio del tipo prescritto (ved. tabella "Rifornimenti") fino a raggiungere il livello max. indicato nell'oblò.

Importante
Se utilizzate contenitori o imbuti verificate che risultino perfettamente puliti: l'ingresso nel motore di corpi estranei può danneggiarlo gravemente.

Chiudete il tappo di carico e fate funzionare il motore al minimo per qualche minuto.
Verificate che non ci siano perdite di olio e che la lampada spia sul cruscotto si spenga dopo qualche secondo dall'accensione del motore. In caso contrario fermate il motore ed eseguire le opportune verifiche.
Spegnete il motore e dopo qualche minuto controllate che il livello dell'olio corrisponda a quello prescritto; se necessario ripristinare il livello max.
Rimontare le strutture rimosse.

filter element.
To clean the filter, blow it with compressed air and use gasoline. Be sure not to tear the net.
When refitting, install the seal and tighten fully.
Undo the filler plug (4, fig. 32.2) and fill in recommended oil (see "Top-ups" chart) up to the max level marked on the sight glass.

Important
Make sure any containers or funnels you are using are perfectly clean. Any foreign matters getting into the engine may lead to severe damage.

Tighten the filler plug and let the engine run at idling speed for a few minutes.
Make sure there are no oil leaks and that the light on the instrument panel goes out a few instants after engine has started. If not so, stop the engine and perform all checks required.
Switch off the engine, allow a few minutes, then check that oil level is correct. Top up to max level if needed.
Refit any parts you have removed.

Toutes les 2 vidanges d'huile il est bien de nettoyer le filtre en crépine d'admission huile.
Dévissez le bouchon extérieur (3, fig. 32.2) et sortez l'élément de filtration.
Procédez au nettoyage à l'air comprimé et essence, en prenant garde à ne pas déchirer la crépine.
Remontez en appliquant le joint correspondant et serrez à fond.
Retirez le bouchon de remplissage (4, fig. 32.1) et remplissez avec de l'huile du type prescrit (voir tableau "Ravitaillements") Jusqu'à atteindre le niveau max. indiqué sur le hublot.

Important
Si vous utilisez des récipients ou entonnoirs, veillez à ce qu'ils soient parfaitement propres: l'introduction de corps étrangers dans le moteur peut l'endommager sérieusement.

Fermez le bouchon de remplissage et mettez le moteur en marche au ralenti quelques minutes.
Veillez à ce qu'il n'y ait pas de fuites d'huile et que la lampe témoin, sur le tableau de bord, s'éteigne quelques secondes après l'allumage du moteur. S'il n'en est pas ainsi, fermez le moteur et effectuez les vérifications qui se conviennent.
Arrêtez le moteur et après quelques minutes contrôlez si le niveau d'huile correspond au niveau prescrit; s'il y a lieu, rétablir le niveau max.
Remontez les éléments retirés.

Ölwanne nehmen.

Wichtig
Der entfernte Filter darf nicht wiederverwendet werden.

Montieren Sie nun den neuen Filtereinsatz auf und schmieren Sie dabei dessen Dichtung mit etwas Motoröl ein.
Schrauben Sie den Einsatz ein und ziehen Sie ihn mit der Hand fest.
Nach jedem zweiten Ölwechsel ist es empfehlenswert, den Netzfilter in der Ölansaugung zu säubern.
Schrauben Sie den äußeren Verschluß aus (3, Abb. 32.2) und ziehen Sie dann das Filterelement heraus.
Nun können Sie die Reinigung unter Anwendung eines Druckluftstrahls und mit Benzin vornehmen. Achten Sie jedoch dabei darauf, daß Sie das Drahtnetz nicht beschädigen.
Daraufhin den Netzfilter gemeinsam mit dessen Dichtung montieren und auf Anschlag anziehen.
Die Einfüllschraube (4, Abb. 32.2) abnehmen, dann solange Öl des vorgeschriebenen Typs (siehe Tabelle "Betriebsstoffe") nachfüllen, bis das Erreichen der max. Pegelanzeige über das Schauglas erkennbar ist.

Wichtig
Wenn Sie dabei Behälter oder Trichter verwenden, müssen Sie sich zuvor davon überzeugen, daß diese vollkommen sauber sind. Ein Einlaß von Fremdkörpern in den Motorkreislauf kann zu schweren Beschädigungen am Motor selbst führen.

Schrauben Sie die Einfüllschraube nun wieder ein und betreiben Sie den Motor einige Minuten

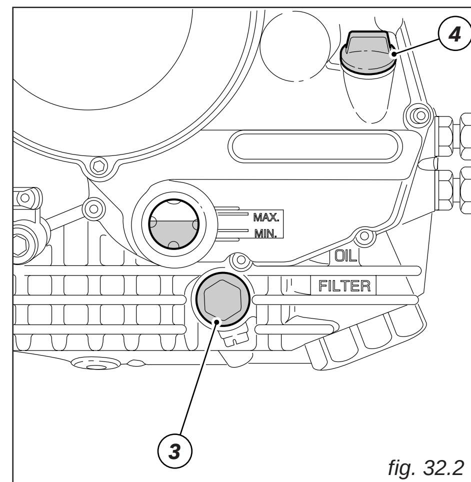


fig. 32.2

im Leerlauf.
Kontrollieren Sie, ob Ölverluste feststellbar sind und ob die entsprechende Kontrolleuchte am Instrumentenbrett einige Sekunden nach dem Zünden des Motors erlischt. Ist dies nicht der Fall, müssen Sie den Motor anhalten und die angemessenen Kontrollen durchführen.
Schalten Sie den Motor ab und kontrollieren Sie nach einigen Minuten, ob der Ölpegel dem vorgeschriebenen Stand entspricht. Falls erforderlich, den Ölstand auf den max. Pegel bringen.
Nun die abgenommenen Strukturteile wieder montieren.

SOSTITUZIONE FILTRO ARIA

Il filtro aria deve essere sostituito agli intervalli prescritti sulla tabella manutenzione periodica. Per accedere alla scatola filtro è necessario sollevare il serbatoio carburante nel modo descritto a pag. 172.
Per rimuovere il filtro operate come segue:
Sganciate le linguette (fig. 33.1) di fissaggio del coperchio su entrambi i lati della scatola filtro.
Rimuovete il coperchio.
Rimuovete la cartuccia filtro e sostituitela.

Importante
Un filtro intasato, riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di benzina, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni nelle candele. Non usate il motociclo senza filtro. Le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo.

Il filtro nuovo va montato in modo che le alette risultino orientate nel senso di marcia (fig. 33.2). Reinstallate correttamente la cartuccia nella sede della scatola filtro e rimontate tutti gli elementi e le strutture rimosse.

Importante
In caso di impiego su strade particolarmente polverose o umide provvedete alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto.

CHANGING AIR FILTER

Replace the air filter at the required intervals shown in the routine maintenance chart. The air box is accessible after lifting the fuel tank as described on page 172.
To remove the filter, proceed as follows:
Release the cover clips (fig. 33.1) on both sides of the air box.
Take off the cover.
Remove the filter cartridge and fit a new one.

Important
A clogged filter will reduce air intake, increase fuel consumption, reduce engine power, and foul the spark plugs. Do not use the motorcycle without filter or suspended matters could get into the engine and cause damage.

Install the new filter with the fins pointing forward (fig. 33.2).
Install the cartridge into the seat in the air box and refit all the parts you have removed.

Important
If you are using the motorcycle on dusty or very wet roads, replace filter more frequently than recommended intervals.

REMPLACEMENT FILTRE A AIR

Le filtre à air doit être remplacé avec la périodicité indiquée sur le tableau d'entretien périodique. Pour accéder à la boîte à air il faut lever le réservoir carburant ainsi qu'il est décrit à la page 172.
Pour retirer le filtre agissez comme suit:
Décrochez les languettes (fig. 33.1) de fixation du couvercle sur les deux côtés de la boîte à air.
Retirez le couvercle.
Retirez la cartouche du filtre et remplacez-la.

Important
Un filtre colmaté réduit l'amenée d'air, ce qui fait augmenter la consommation d'essence, diminuer la puissance du moteur et engendrer de la calamine sur les bougies. N'utilisez pas le motocycle sans filtre. Les impuretés de l'air pourraient entrer dans le moteur en l'endommageant.

Le filtre neuf doit être monté de sorte que les ailettes soient orientées dans l'ordre de marche (fig. 33.2).
Remontez correctement la cartouche dans l'emplacement de la boîte à air et remontez tous les composants et les éléments ôtés.

Important
En cas d'utilisation sur des routes particulièrement poussiéreuses ou humides, effectuez le remplacement à des intervalles plus rapprochés par rapport à la cadence prescrite.

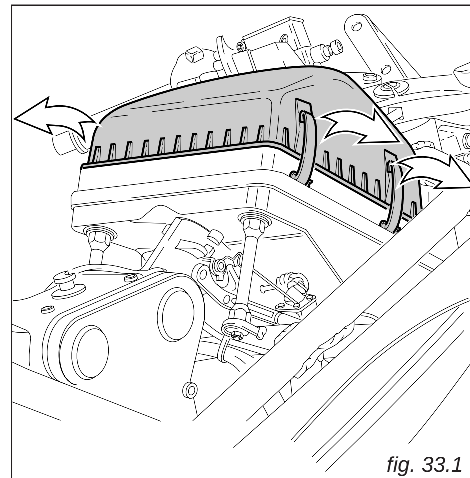
AUSTAUSCH DES LUFTFILTERS

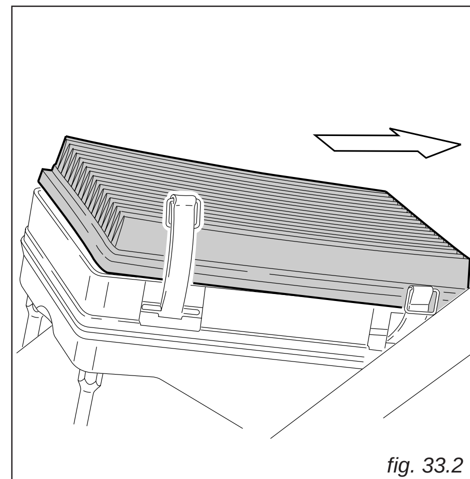
Der Luftfilter muß in den von der Tabelle für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten vorgeschriebenen Zeitabständen ausgetauscht werden. Um an den Filterkasten gelangen zu können, müssen Sie den Kraftstofftank, so wie auf Seite 173 beschrieben, anheben.
Zur Abnahme des Filters müssen Sie folgendermaßen vorgehen:
Die Befestigungsklammern (Abb. 33.1) des Deckels an beiden Seiten des Filterkastens aushaken.
Den Deckel abnehmen.
Den Filtereinsatz entfernen und austauschen.


Wichtig
Ein verstopfter Filter reduziert den Lufteinlaß, was einen erhöhten Benzinverbrauch mit sich bringt, dabei gleichzeitig die Motorleistung mindert und Verkrustungen an den Zündkerzen verursacht. Verwenden Sie Ihr Motorrad niemals ohne Filter. Die in der Luft enthaltenen Schmutzteilchen könnten sonst in den Motor gelangen und diesen beschädigen.

Der neue Filter muß so montiert werden, daß dessen Rippen in Fahrtrichtung ausgerichtet sind (Abb. 33.2).
Den Filtereinsatz korrekt in seinen, sich im Filterkasten befindlichen Sitz einbauen, dann alle abgenommenen Elemente und Strukturteile wieder montieren.


Wichtig
Falls Sie Ihr Motorrad auf besonders staubigen Straßen oder in einer feuchten Umgebung fahren, muß der Austausch häufiger als vorgeschrieben erfolgen.


fig. 33.1


fig. 33.2

CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO REFRIGERANTE

Agli intervalli prescritti sulla tabella manutenzione periodica controllate Il livello del liquido refrigerante contenuto nel serbatoio di espansione, sul lato destro del veicolo. Esso è visibile dal posto di guida (fig. 34.1).
*Deve risultare compreso tra i riferimenti di **MAX.** e di **MIN.** ricavati sul serbatoio stesso.*
Se il livello risulta basso è necessario provvedere al rabbocco aggiungendo liquido prescritto.
Rimuovete la copertura laterale destra del cruscotto come descritto a pag. 170.
Svitate il tappo di carico (fig. 34.2) e aggiungete liquido nuovo fino a raggiungere il livello prescritto.

Importante
Se avete difficoltà a reperire il refrigerante prescritto, potete rabboccare eccezionalmente con acqua di rubinetto. Appena possibile sostituitela con liquido di raffreddamento raccomandato.

Riavvitate il tappo e rimontate la copertura rimossa.

Attenzione
Per nessun motivo aggiungete liquido attraverso il tappo di carico del radiatore quando il motore è ancora caldo.

Per ottenere le migliori condizioni di esercizio (corrispondente all'inizio congelamento miscela a –20°C) il liquido di raffreddamento prescritto deve essere miscelato con acqua nelle seguenti percentuali:
Antigelo: 35÷40 % del volume;

CHECKING COOLANT LEVEL

Check the level of the coolant inside the expansion reservoir on the right side of the motorcycle at the intervals indicated in the routine maintenance chart. It is visible from the riding position (fig. 34.1).
*The level should be between the **MAX.** and **MIN.** marks on the tank.*
Top up with recommended fluid if level is low.
Remove the right side guard of the instrument panel following the instructions on page 170.
Undo the filler plug (fig. 34.2) and top up to correct level.

Important
If recommended fluid is hard to find on your market, top up with tap water. Replace with recommended fluid as soon as possible.

Retighten the plug and refit the fairing.

Warning
Never fill in fluid through the radiator plug when the engine is still warm.

Ideal performance is obtained when the solution starts freezing, i.e. at –20°C. For this reason, the recommended fluid must be diluted in a water solution as follows:
Antifreeze: 35–40% of volume;
Water: 65–60% of volume.

CONTROLE NIVEAU LIQUIDE REFRIGERANT

Avec la périodicité prescrite par le tableau d'entretien périodique, contrôlez le niveau du liquide réfrigérant à l'intérieur du réservoir d'expansion, sur le côté droit du véhicule. On peut le contrôler de la position de conduite (fig. 34.1).
*Il doit être compris entre les références **MAX.** et **MIN.** marquées sur le réservoir.*
Si le niveau devait être trop bas, il faudra faire l'appoint avec le liquide prescrit.
Retirez le cache latéral droit du tableau de bord ainsi qu'il est décrit à la page 170.
Dévissez le bouchon de remplissage (fig. 34.2) et ajoutez le liquide neuf jusqu'à obtenir le niveau prescrit.

Important
Si le réfrigérant prescrit n'est pas facilement repérable, vous pouvez faire l'appoint exceptionnellement avec de l'eau de robinet. Remplacez-la pourtant par le liquide de refroidissement conseillé aussitôt possible

Vissez de nouveau le bouchon et remontez le cache ôté.

Attention
N'ajoutez aucunement de liquide par le bouchon de remplissage du radiateur si le moteur est encore chaud.

Pour obtenir les conditions optimales de service (qui correspondent à un début de congélation du mélange à –20°C) le liquide de refroidissement prescrit doit être mélangé à l'eau dans les proportions qui suivent:

KONTROLLE DES KÜHLFLÜSSIGKEITSPEGELS

Sie müssen in den vom Instandhaltungsplan vorgeschriebenen Zeiten den Pegel der sich im Überlaufbehälter, der sich auf der rechten Seite des Motorrads befindet, vorhandenen Kühlflüssigkeit kontrollieren. Diesen Pegel kann man von der Fahrposition aus erkennen (Abb. 34.1).
*Er muß zwischen den am Gefäß selbst eingearbeiteten Bezugspunkten bzw. zwischen den Angaben **MAX.** und **MIN.** liegen.*
Erweist sich der Pegel als zu niedrig, muß man ihn durch Nachgießen der vorgeschriebenen Flüssigkeit auf den richtigen Stand bringen.
Dazu müssen Sie die rechte seitliche Abdeckung des Instrumentenbretts, so wie auf Seite 171 beschrieben, abnehmen.
Die Einfüllschraube (Abb. 34.2) lösen, dann die Kühlflüssigkeit bis zum Erreichen des vorgeschriebenen Pegels nachfüllen.

Wichtig
Falls Sie Schwierigkeiten haben, die vorgeschriebene Kühlflüssigkeit zu erhalten, können Sie sich ausnahmsweise mit Leitungswasser behelfen. Sie müssen es dann jedoch sobald wie möglich, durch die empfohlene Kühlflüssigkeit ersetzen.

Nun die Einfüllschraube erneut einschrauben und die abgenommene Abdeckung wieder montieren.

Achtung
Sie dürfen auf keinen Fall Kühlflüssigkeit über die Einfüllschraube des Kühlers nachfüllen, wenn der Motor noch warm ist.

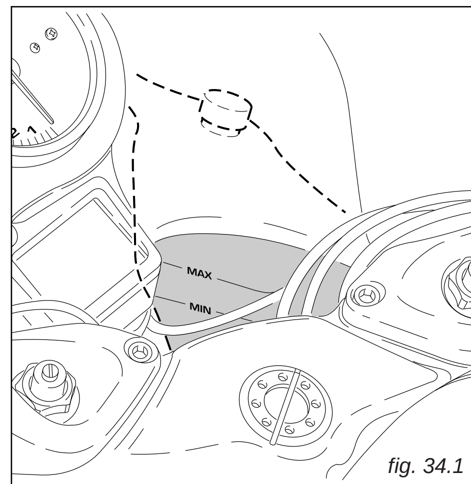


fig. 34.1

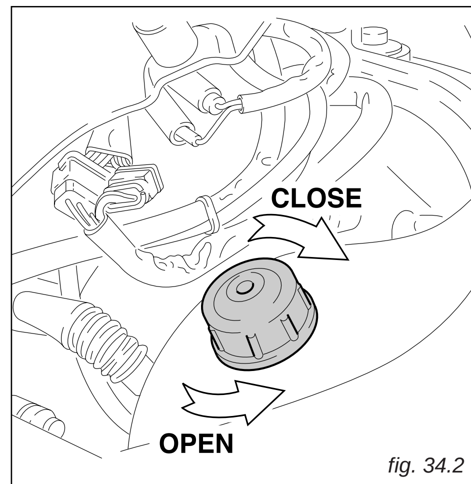


fig. 34.2

Acqua: 65÷60 % del volume.

Antigel: 35÷40% du volume;
Eau: 65÷60% du volume.

Um die besten Betriebsbedingungen zu erhalten (entsprechen einem Gefrierpunkt der Mischung ab –20°C) muß die vorgeschrienene Kühlflüssigkeit in den folgenden Prozentsätzen mit Wasser verdünnt werden.
Antifreeze: 35÷40 % des Volumens;
Wasser: 65÷60 % des Volumens.

REGOLAZIONE DEL CAVO COMANDO GAS

La manopola di comando del gas in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 1,5÷2,0 mm. Se è necessario regolarla, agite sull'apposito registro (fig. 35.1) situato in corrispondenza del comando stesso.

PULIZIA E SOSTITUZIONE CANDELE (fig. 35.2)

La candela costituisce un elemento molto importante del motore e va periodicamente controllato. Questa operazione è relativamente facile e veloce e Vi permetterà di verificare il buono stato di funzionamento del motore. Per accedere alle candele è necessario rimuovere la semicarenatura sinistra nel modo descritto a pag. 170.
Sfilate le pipette dalle candele e rimuovetele dalla testa utilizzando la chiave di corredo.
Verificate la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro è testimone di un buono stato del motore. Se trovate colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituite la candela e riferite quanto riscontrato al Vostro Concessionario.
Controllate anche l'usura dell'elettrodo centrale. Se risulta consumato o vetroso, sostituite la candela.
Controllate la distanza fra gli elettrodi: deve essere di 0,6 mm.



Importante
Se dovete operare una regolazione piegate con molta attenzione l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le

THROTTLE CABLE ADJUSTMENT

The throttle twistgrip must have a free play of 1.5–2.0 mm, measured at the edge of the twistgrip, at all positions of the handlebars. If it needs adjusting, use the suitable adjuster (fig. 35.1) provided on the throttle control.

CLEANING AND REPLACING THE SPARK PLUGS (fig. 35.2)

Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals. This is done quite easily and quickly and provides a good measure of engine condition. To get on the spark plugs, remove the left body panel following the instructions on page 170.
Remove the spark plug caps from the cylinder head using the wrench supplied with the bike.
Check the colour of the insulating ceramic material of the central electrode: a light brown, even colour is a sign of good engine condition. If colour has altered or you find any dark deposits, change the spark plug and report this to your Dealer.
Check wear on the central electrode. If it looks worn out or has a vitreous appearance, change the spark plug.
Check electrode gap: it should be 0.6 mm.



Important
If the gap needs adjusting, be very careful when bending the central electrode. If gap is too wide or too close, engine performance will be affected. This could also cause difficult starting or irregular idling.

REGLAGE CABLE DE COMMANDE GAZ

La poignée de commande du gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de 1,5÷2,0 mm, mesurée sur le bord de la poignée. S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (fig. 35.1) situé en correspondance averc la commande elle-même.

NETTOYAGE ET REMPLACEMENT DES BOUGIES (fig. 35.2)

La bougie constitue un élément du moteur très important qui doit être périodiquement contrôlé. Cette opération est assez facile et rapide et vous permettra de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur. Pour accéder aux bougies il faut ôter le demi-carénage gauche, ainsi qu'il est décrit à la page 170.
Sortez les antiparasites des bougies et enlevez -les des culasses en utilisant la clé en dotation.
Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale: une couleur marron claire uniforme (rouge brique) révèle un bon fonctionnement du moteur. Si vous constatez des couleurs différentes ou de la calamine sombre, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à votre concessionnaire.
Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale. Si elle se présente usée ou vitreuse, remplacez la bougie.
Contrôlez l'écart entre les électrodes: il doit être de 0,6 mm.



Important
Si vous devez effectuer un réglage, inclinez l'électrode latérale en faisant très attention. Un écart plus ou moins important peut

REGULIERUNG DES GASZUGKABELS

Der Gasgriff muß, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen, einen Leerhub von 1,5÷2,0 mm aufweisen. Falls sich hier eine Einstellung als erforderlich erweist, müssen Sie dazu die entsprechende Einstellvorrichtung (Abb. 35.1), die sich auf der Steuerung selbst befindet, verwenden.

REINIGUNG ODER AUSTAUSCH DER ZÜNDKERZEN (Abb. 35.2)

Die Zündkerzen stellen ein sehr wichtiges Element des Motors dar. Der hier beschriebene Arbeitsvorgang ist relativ einfach und schnell durchführbar. Er wird Ihnen es darüber hinaus ermöglichen, den guten Funktionszustand des Motors überprüfen zu können. Um an die Zündkerzen gelangen zu können, müssen Sie zunächst die linke Verkleidungshälfte, so wie auf Seite 171 beschrieben, abnehmen.
Die Anschlußkontakte von den Zündkerzen abziehen, dann letztere unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf nehmen.
Überprüfen Sie die Verfärbung der Keramikisolierung der mittleren Elektrode: eine gleichmäßig hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand. Falls Sie anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen vorfinden, müssen Sie die Zündkerze austauschen und Ihre Feststellungen an Ihren Händler weitergeben.
Kontrollieren Sie auch den Verschleiß der mittleren Elektrode. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, müssen Sie die Zündkerze austauschen.
Kontrollieren Sie außerdem den Abstand

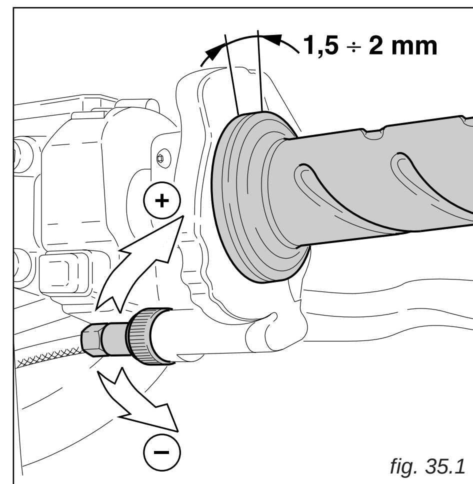


fig. 35.1

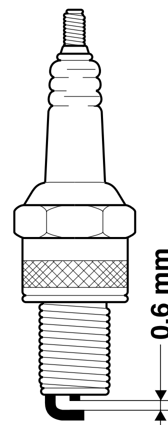


fig. 35.2

prestazioni, pùò causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.

Pulite accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificate la condizione della guarnizione.
Pulite con cura la sede sulla testa facendo attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.
Rimontatela sulla testa effettuando un primo serraggio a mano di tutto il filetto. Serrate la candela alla coppia consigliata. Se non disponete di una chiave dinamometrica potete operare, dopo il serraggio a mano, una ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.
Rimontate le strutture rimosse.


Importante
Non usate candele con un grado termico inadeguato o con lunghezza del filetto non regolamentare. La candela deve essere fissata bene. Una candela fissata male può scaldarsi e danneggiare il motore.

Clean the electrode and the insulating material accurately using a small metal brush and check seal condition.
Clean the seat in the cylinder head. Be careful not to let any foreign matters fall into the combustion chamber.
Refit spark plug into cylinder head. Snug it finger-tight until it is fully seated into the head. Tighten the spark plug at the required torque. If you do not have a torque wrench, you can use the wrench supplied with the tool kit to tighten the spark plug an additional 1/2 turn.
Refit any parts you have removed.


Important
Never use spark plugs with a heat rating other than recommended or a thread length other than standard. Spark plugs should be tightened firmly. A loose spark plug may overheat and damage the engine.

rendre le moteur moins performant et peut être à l'origine de difficultés de démarrage ou problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyez scrupuleusement l'électrode et l'isolation à l'aide d'une petite brosse métallique et contrôlez la condition du joint.
Nettoyez soigneusement son siége sur la culasse, en prenant garde à ne pas faire tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.
Remontez-la sur la culasse en réalisant un premier serrage à la main au bout du filet. Serrez la bougie au couple de serrage préconisé. Si vous ne disposez pas d'une clé dynamométrique, vous pouvez effectuer, après le serrage à la main, une autre rotation de 1/2 tour à l'aide de la clé en dotation.
Remontez les éléments précédemment ôtés.


Important
N'utilisez pas de bougies avec un degré thermique non approprié ou avec une longueur de filet non réglementaire. La bougie doit être bien fixée. Une bougie mal fixée peut se chauffer et porter préjudice au moteur.

zwischen den Elektroden: er muß 0,6 mm betragen.



Wichtig

Beim Durchführen einer Einstellung müssen Sie die seitliche Elektrode mit besonderer Vorsicht umbiegen. Ein größerer oder kleiner Abstand kann, über die Tatsache hinaus, eine Leistungsminderung zu verursachen, zu Schwierigkeiten beim Anlassen oder zu Betriebsproblemen im Leerlauf führen.

Säubern Sie die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen und überprüfen Sie den Zustand der Dichtung. Reinigen Sie sorgfältig den Sitz auf dem Zylinderkopf und achten Sie dabei darauf, daß keine Fremdkörper in das Innere der Verbrennungkammer fallen können.
Die Zündkerze nun wieder auf den Zylinderkopf montieren, dann einen ersten manuellen Anzug über das gesamte Gewinde durchführen. Die Zündkerze auf das vorgeschriebe Anzugsmoment bringen. Falls Sie über keinen Drehmomentenschlüssel verfügen, können Sie nach dem manuellen Anziehen, eine weitere 1/2 Drehung unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels anbringen.
Montieren Sie nun die zuvor abgenommenen Strukturen wieder.



Wichtig

Verwenden Sie keine Zündkerzen, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine irreguläre Gewindelänge haben. Die Zündkerze muß immer gut befestigt werden. Eine schlecht befestigte Zündkerze kann sich erhitzen und den Motor beschädigen.

CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENI E FRIZIONE

*Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di **MIN** (fig. 36.1 e 36.2) evidenziata sui rispettivi serbatoi. Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.*

IMPIANTO FRENI

Se rilevate un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante che le pastiglie freno siano ancora in buone condizioni, rivolgetevi al Vostro Concessionario Ducati per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

IMPIANTO FRIZIONE

Se il gioco della leva di comando è eccessivo e la moto salta o si arresta all'inserimento della marcia, ciò è indice della presenza di aria nell'impianto. Rivolgetevi al Vostro Concessionario Ducati per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

CHECKING BRAKE AND CLUTCH FLUID LEVEL

*Fluid level should never fall below the **MIN** mark on each reservoir (fig. 36.1 and 36.2). If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the system involved.*

BRAKE SYSTEM

If you find exceeding play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact your Ducati Dealer to have the system inspected and any air drained out of the circuit.

CLUTCH SYSTEM

If the control lever has exceeding play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact your Ducati Dealer to have the system inspected and air drained out.

CONTROLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREINS ET D'EMBRAYAGE

*Le niveau ne doit pas descendre au-dessous de la marque **MIN** (fig. 36.1 et 36.2) indiquée sur les réservoirs respectifs. Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.*

SYSTEME DE FREINAGE

Si vous constatez du jeu au niveau du levier ou de la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient encore en bon état, contactez votre Concessionnaire Ducati pour une vérification et pour une purge du système.

SYSTEME D'EMBRAYAGE

Si le jeu du levier de commande est trop important et la moto donne des à-coups ou s'arrête lors du passage de la vitesse, cela signale qu'il y a de l'air à l'intérieur du système. Adressez vous á votre Concessionnaire Ducati pour une vérification et pour une purge du système.

KONTROLLE DES BREMS-UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEITSPEGELS

*Der Pegel darf nicht unter die jeweilige Kerbe des **MIN**-Standes (Abb. 36.1 und 36.2), die auf den entsprechenden Gefäßen angebracht ist, absinken. Ein unzureichender Pegelstand erleichtert den Einlaß von Luft in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.*

BREMSANLAGE

Falls Sie ein übermäßiges Spiel des Bremssteuerhebels oder des Bremspedals feststellen können, obwohl die Bremsbeläge sich noch in einem guten Zustand befinden, müssen Sie sich an Ihren Ducati-Händler wenden und dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.

KUPPLUNGSANLAGE

Falls das Spiel des Steuerhebels sich als übermäßig erweist und das Motorrad ruckt oder beim Einlegen eines Gangs stehen bleibt, sind dies Anzeichen dafür, daß Luft in der Anlage vorhanden ist. Sie müssen sich in diesen Fällen an Ihren Ducati-Händler wenden und dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.

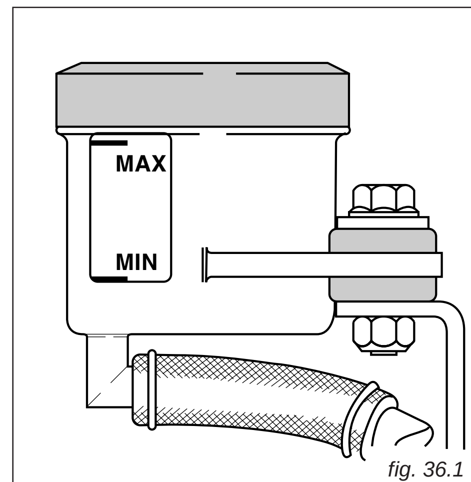


fig. 36.1

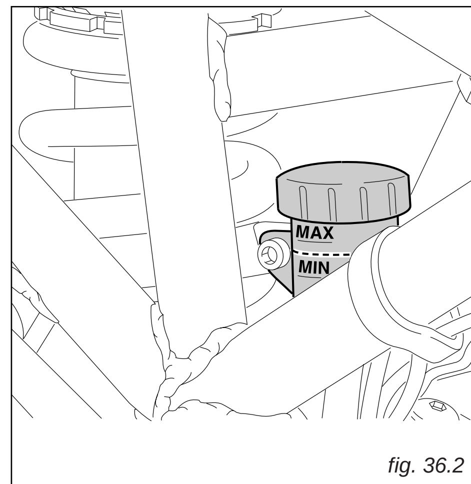


fig. 36.2

RABBOCCO FLUIDO FRENI E FRIZIONE

Per rabboccare il livello procedete come segue:
Ruotate il semimanubrio per livellare il serbatoio.
Rimuovete il coperchio del serbatoio. I coperchi dei serbatoi frizione e freno posteriore sono a vite, mentre quello del freno anteriore é fissato con due viti (1.fig.37) e relativi dadi (2). Tutti i serbatoi montano internamente una membrana che deve essere rimossa.
Riempite il serbatoio del freno con liquido prescritto fino al livello massimo.
Riempite il serbatoio frizione fino a circa 3 mm sopra al livello minimo.


Attenzione
Il fluido dei freni e della frizione può essere irritante. Evitare il contatto con gli occhi. In caso di contatto, lavate abbondantemente con acqua e chiamate un medico.


Importante
Usate soltanto fluido del tipo prescritto, usando un barattolo ancora sigillato. Maneggiate con attenzione il fluido, poichè potrebbe danneggiare la vernice. Fate attenzione che nessun tipo di contaminante (sporco, acqua ecc.) entri nel serbatoio del fluido. Cambiate il liquido dei freni in tutto il sistema frenante se desiderate passare ad un'altra marca di liquido.

TOPPING UP BRAKE AND CLUTCH FLUID

To top up fluid level, proceed as follows:
Turn the handlebar until reservoir is level.
Take off reservoir cover. The clutch and rear brake reservoirs have screw caps while the cover of the front brake reservoir is fixed with two screws (1, fig. 37) and nuts (2). All reservoirs have a membrane inside which should be removed.
Fill recommended fluid into the brake reservoir up to maximum level.
Top up the clutch reservoir to about 3 mm above maximum level.


Warning
Brake and clutch fluid may cause irritation. Avoid contact with eyes. In case of contact, wash thoroughly with water and seek medical advice.


Important
Use only fluid of the recommended type from a sealed can. Fluid should be handled with care, as it may dissolve paintwork. Make sure that no foreign matters (dirt, water, etc.) contaminate the fluid in the reservoir. When you wish to switch to a different make, change the brake fluid in the entire brake circuit.

REMISE A NIVEAU DU LIQUIDE DE FREINS ET D'EMBRAYAGE

Pour remettre à niveau procédez comme suit:
Tournez le demi-guidon pour mettre en position horizontale le réservoir.
Retirez le couvercle du réservoir. Les réservoirs de l'embrayage et du frein arrière sont pourvus de couvercle à vis, tandis que le réservoir du frein avant est fixé par deux vis (1, fig. 37) et deux écrous (2).Tous les réservoirs sont pourvus d'une membrane interne qui doit être ôtée.
Remplissez le réservoir du frein avec le liquide conseillé jusqu'au niveau maximum.
Remplissez le réservoir de l'embrayage jusqu'à presque 3 mm au-dessus du niveau minimum.


Attention
Le fluide des freins et de l'embrayage peut être irritant. Evitez le contact avec les yeux. En cas de contact, lavez abondamment à l'eau et appelez un médecin.


Important
N'utilisez que le liquide conseillé, contenu dans un récipient hermétiquement fermé. Manier le fluide avec beaucoup de précaution. Il pourrait abîmer la peinture. Faites attention à ce qu'aucun agent contaminant (crasse, eau, etc.) pénètre dans le réservoir du fluide. Si vous souhaitez changer la marque du liquide, vidangez le liquide des freins de tout le système de freinage.

NACHFÜLLEN DER BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT

Zum Nachfüllen der Flüssigkeit geht man wie folgt vor:
Die Lenkerhälfte hin- und her drehen und so den Behälterinhalt nivellieren.
Behälterdeckel abnehmen. Die Behälterdeckel der Kupplung und der Hinterradbremse sind angeschraubt, während der für den Behälter der Hinterradbremse mit den beiden Schrauben (1, Abb. 37) und den Muttern (2) befestigt wird. Alle Behälter verfügen in ihrem Inneren über eine Membrane, die hier entfernt werden muß.
Füllen Sie den Behälter der Bremsflüssigkeit nun bis zum Erreichen der Anzeige des Maximalpegels mit der vorgeschriebenen Flüssigkeit auf. Den Behälter der Kupplungsflüssigkeit dagegen bis auf circa 3 mm über den Maximalpegel.


Achtung
Die Brems- und die Kupplungsflüssigkeiten können zu Entzündungen führen. Daher dürfen sie nicht mit den Augen in Kontakt kommen. Sollte dies dennoch vorkommen, müssen die Augen gründlich mit Wasser ausspülen und einen Arzt rufen.


Wichtig
Verwenden Sie ausschließlich nur die vorgeschriebenen Flüssigkeiten aus einer noch versiegelten Dose. Sie müssen bei der Handhabung der Flüssigkeit mit besonderer Vorsicht vorgehen, da sie den Lack Ihres Motorrads beschädigen könnte. Achten Sie darauf, daß keinerlei Verschmutzungen (Schmutz, Wasser, usw.) in den Flüssigkeitenbehälter gelangen kann. Falls Sie

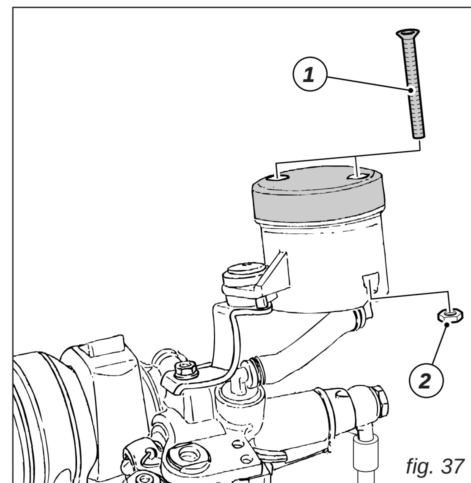


fig. 37

Rimontaggio

Rimontate gli elementi rimossi facendo attenzione ad installare correttamente la membrana interna.
Verificate che non vi siano perdite di fluido e che le tubazioni siano in perfetto stato senza crepe o strozzature: azionate i comandi e controllate che rispondino correttamente.



Importante

Ogni 20.000 Km è consigliabile sostituire tutto il fluido dell'impianto freni e frizione. Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni.

Refitting

Refit any parts you have removed. Be sure to install the inner membrane correctly.
Make sure there are no leaks. The lines should be in good condition. Check them for any cracks or kinks. Work the controls to make sure they operate correctly.



Important

Brake and clutch fluid should be changed every 20,000 Km. The lines should be replaced every 4 years.

Remontage

Remontez les éléments retirés en prenant soin de bien installer la membrane interne.
Veillez à ce qu'il n'y ait pas de fuites de liquide et que les tubulures soient en parfait état, sans fissures ni étranglements: actionnez les commandes et contrôlez qu'elles répondent correctement.



Important

Tous les 20.000 Km il est conseillé de vidanger tout le fluide du système de freinage et embrayage. Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer toutes les tubulures.

auf eine andere Flüssigkeitenmarke umsteigen wollen, müssen Sie die Bremsflüssigkeit im gesamten Bremssystem austauschen.

Montage

Montieren Sie die zuvor abgenommenen Teile wieder auf und achten Sie dabei darauf, daß die innere Membrane wieder richtig eingebaut wird. Prüfen Sie, daß keine Flüssigkeitverluste zu erkennen sind und daß sich die Leitungen in einem perfekten Zustand befinden, d.h. ohne Risse oder Verengungen. Betätigen Sie die jeweiligen Steuerungen und kontrollieren Sie dabei, ob Sie noch in korrekter Weise ansprechen.



Wichtig

Es wird empfohlen, die gesamte Flüssigkeit in der Brems- und Kupplungsanlage jeweils alle 20.000 km auszuwechseln. Alle 4 Jahre wird dagegen ein Austausch aller zu diesem System gehörenden Leitungen empfohlen.

VERIFICA USURA PASTIGLIE FRENO

Freno anteriore

Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni senza doverle rimuovere dalla pinza ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale di attrito (fig. 38.1).

Freno posteriore

Su ogni pastiglia lo spessore del materiale di attrito deve essere almeno 1mm (fig. 38.2).


Importante
Se anche una sola delle pastiglie risulta consumata sarà necessario sostituirle entrambe.

Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgetevi presso il Vostro Concessionario Ducati.

CHECKING BRAKE PADS FOR WEAR

Front brake

To facilitate inspection without removing the pads from the calipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition (fig. 38.1).

Rear brake

The friction material on each pad should be at least 1 mm thick (fig. 38.2).


Important
Brake pads should always be replaced in pairs, even if only one of them is worn out.

Have the brake pads replaced at your Ducati Dealer’s shop.

VERIFICATION DE L’USURE DES PLAQUETTES DE FREINS

Frein avant

Pour rendre plus aisé le contrôle des plaquettes des freins sans devoir les retirer de l’étrier, chaque plaquette présente un indicateur d’usure. Sur une plaquette en bon état les rayures, obtenues sur la garniture, doivent être bien visibles (fig. 38.1).

Frein arriére

Sur chaque plaquette l’épaisseur de la garniture doit être au moins 1 mm (fig. 38.2).


Important
Si vous constatez l’usure même d’une seule plaquette, il faudra remplacer les deux.

Pour le remplacement des plaquettes de frein, contactez votre Concessionnaire Ducati.

VERSCHLEISSKONTROLLE AN DEN BREMSBELÄGEN

Vorderradbremse

Um die Kontrolle der Bremsbeläge zu erleichtern, ohne daß Sie diese dafür erst von den Bremssätteln abnehmen müssen, wurden an den Bremsbelägen entsprechende Verbrauchsanzeigen vorgesehen. Auf einem Bremsbelag, der sich in einem guten Zustand befindet, müssen die auf dem Reibungsmaterial (Abb. 38.1) angebrachten Kerben noch gut ersichtlich sein.

Hinterradbremse

Auf jeder Scheibe muß der Belag des Reibungsmaterials mindestens 1 mm (Abb. 38.2) betragen.



Wichtig

Auch wenn nur einer der Bremsbeläge verbraucht ist, müssen alle beide ausgetauscht werden.

Für den Austausch der Bremsbeläge müssen Sie sich an Ihren Ducati-Händler wenden.

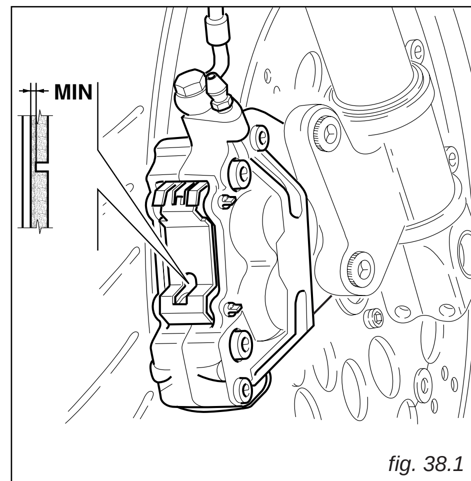


fig. 38.1

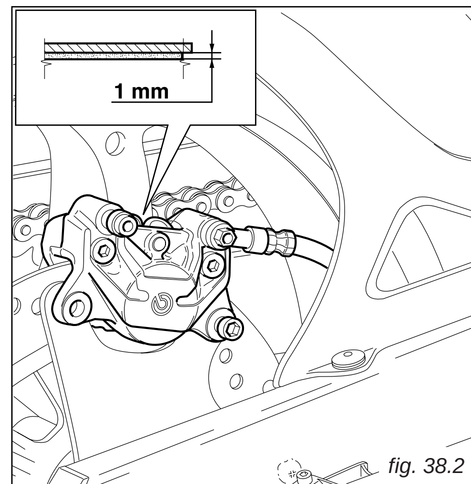


fig. 38.2

REGOLAZIONE TENSIONE CATENA

Fate girare lentamente la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena risulta più tesa. Il ramo inferiore della catena deve poter compiere una escursione di circa 32 mm (fig. 39.1).
Con motociclo sul cavalletto centrale, spingete la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone. (vedi targhetta adesiva).
Per registrare la tensione procedete come segue:
Allentate i dadi (1, fig. 39.2) su ciascun lato del perno ruota.
Avvitate della stessa entità, in senso orario, la vite (2) su entrambi i lati del forcellone per aumentare la tensione o svitate per diminuirla. In quest'ultimo caso è necessario spingere in avanti la ruota.

Importante
Una catena non correttamente tesa causa una veloce usura degli organi di trasmissione.

Verificate la corrispondenza, su entrambi i lati del forcellone, delle tacche di posizionamento; in questo modo sarà garantito il perfetto allineamento della ruota.
Bloccate i dadi (1) del perno ruota alla coppia di serraggio prescritta.
Bloccate le viti (2) di registro alla coppia di serraggio prescritta.

CHAIN ADJUSTMENT

Turn the rear wheel slowly until you find the position where chain tension is highest. The lower portion of the chain should have a slack of about 32 mm (fig. 39.1). With the motorcycle on the centre stand, push the chain up pressing with a finger at the point where it intersects with swingarm centreline (see sticker on the swingarm).
Chain tension is adjusted as follows:
Slacken the nuts (1, fig. 39.2) on either side of the wheel spindle.
Tighten or slacken the screw (2) on both sides of the swingarm to increase or reduce chain tension. Adjust evenly on both sides. If you are slackening the chain, you will have to push the wheel forward.

Important
Improper chain tension will lead to early wear of transmission parts.

Make sure you have adjusted to the same setting marks on both sides of the swingarm. This will ensure perfect wheel alignment.
Torque up wheel spindle nuts (1) to the required torque.
Torque up adjuster screws (2) to the required torque.

REGLAGE DE LA TENSION DE LA CHAINE

Faites tourner lentement la roue arrière pour trouver la position où la chaîne se présente tendue davantage. La portion inférieure de la chaîne doit avoir un mou d'environ 32 mm (fig. 39.1): il faudra donc placer le motocycle sur sa béquille centrale et pousser la chaîne vers le haut en correspondance avec le milieu du bras oscillant (voir autocollant).
Pour régler la tension procéder comme suit:
Desserrez les écrous (1, fig. 39.2) de chaque côté de l'axe de roue.
Serrez pareillement, dans le sens des aiguille d'une montre, la vis (2) des deux côtés du bras oscillant pour la tendre davantage ou desserrez pour obtenir l'effet contraire. Dans ce cas-ci il faut pousser la roue en avant.

Important
Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

Vérifiez la correspondance, sur les deux côtés du bras oscillant, des repères de positionnement. Aussi sera-t-il garanti le parfait alignement de la roue.
Bloquez les écrous (1) de l'axe de roue au couple de serrage préconisé.
Bloquez les vis (2) de reglage au couple de serrage préconisé.

EINSTELLUNG DER KETTENSPANNUNG

Drehen Sie das hintere Rad langsam, um so die Position, in der die Kette am meisten gespannt ist, bestimmen zu können. Der untere Kettenzweig muß einen Ausschlag von circa 32 mm (Abb.39.1) aufweisen. Für eine entsprechende Kontrolle muß das Motorrad auf den mittleren Bock gestellt werden, dann die Kette an der Mitte der Schwinge mit einem Finger nach oben drücken (siehe Aufkleber).
Zum Einstellen der Spannung geht man folgendermaßen vor:
Die Muttern (1, Abb. 39.2) auf beiden Seiten der Radachse lockern.
Die Schraube (2), im Uhrzeigersinn drehend und im gleichen Ausmaß, an beiden Seiten der Schwinge anschrauben und so die Spannung erhöhen. Für deren Minderung muß sie dagegen aufgeschraubt werden. In diesem Fall ist es jedoch erforderlich das Rad nach vorne zu schieben.


Wichtig
Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Übertragungsorgane.

Überprüfen Sie auf beiden Seiten der Schwinge die Übereinstimmung der Ausrichtebezugskerben; auf diese Weise kann garantiert werden, daß das Rad perfekt gefluchtet liegt.
Nun müssen Sie die Muttern (1) der Radachse auf das vorgeschriebene Anzugsmoment bringen.
Die Kettenspannungschauben (2) auf das vorgeschriebene Anzugsmoment bringen.

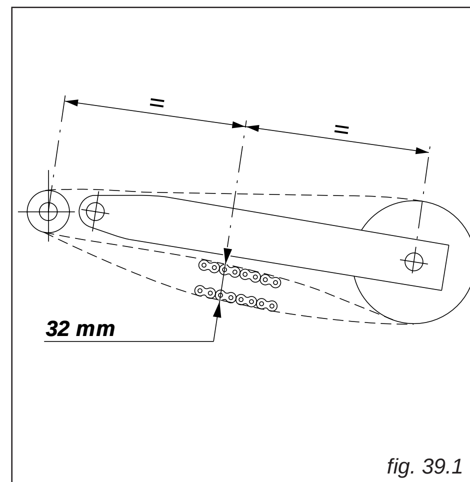


fig. 39.1

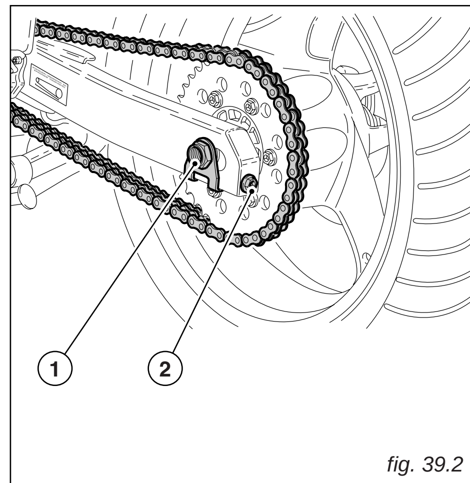


fig. 39.2

LUBRIFICAZIONE DELLA CATENA

La catena del Suo motociclo è provvista di anelli OR per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione. Per non danneggiare queste guarnizioni utilizzate per la pulizia della catena gasolio o kerosene. Altri solventi non specifici per catene con OR o un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore potrebbe danneggiarli irrimediabilmente. Dopo la pulizia asciugate la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela in ogni suo elemento con il lubrificante prescritto (vedi a pag. 110).


Importante
L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare drasticamente la catena stessa, la corona e il pignone motore.

CHAIN LUBRICATION

The chain fitted on your motorcycle has OR seals that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts. Use gasoline or kerosene to clean the chain to avoid damage to these OR seals. The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using any solvent other than those specific for OR chains or washed using steam or water jets. After cleaning, blow the chain dry or dry using absorbent material and apply the recommended lubricant on each link (see page 112).


Important
Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.

GRAISSAGE DE LA CHAINE

La chaîne de votre motocycle est pourvue de joints toriques à protection des pièces frottantes contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints, utilisez du gasoil ou kérosène. D'autres solvants non appropriés aux chaînes avec OR, ou un lavage trop violent par des machines à jets de vapeur, pourraient les endommager irrémédiablement. Après le nettoyage, séchez la chaîne à l'air comprimé, ou à l'aide de matière absorbante et graissez-la à chacun de ses élément avec la graisse conseillée (voir la page 114).


Important
L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager sérieusement la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

SCHMIERUNG DER KETTE

Die Kette Ihres Motorrads ist mit O-Ringen ausgestattet, um so die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht erhalten zu können. Um diese Dichtungen nicht zu beschädigen, dürfen Sie für die Reinigung der Kette nur Dieselöl oder Kerosin verwenden. Anderweitige Produkte, d.h. Lösungsmittel, die nicht für mit O-Ringen ausgestattete Ketten spezifiziert sind, oder eine zu stark einwirkende Reinigung unter Anwendung von Dampfstrahlreinigern könnten die Ringe unwiederbringlich beschädigen. Nach der Reinigung müssen Sie die Kette mit Druckluft oder mit aufsaugendem Material trocknen und sie dann, in allen ihren Teilen, mit dem vorgeschriebenen Schmiermittel (siehe auf Seite 116) schmieren.



Wichtig
Ein Verwenden von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zu drastischen Schäden des Kranzes, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

LUBRIFICAZIONE ARTICOLAZIONI

Periodicamente è necessario controllare la condizione delle guaine esterne del cavo di comando acceleratore e del cavo comando starter. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel ricoprimento plastico esterno. Verificate agendo sul comando il funzionamento scorrevole del cavo interno: se si manifestano attriti o impuntamenti fatelo sostituire dal Vostro Concessionario Ducati. Per scongiurare questi inconvenienti lubrificate periodicamente le estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso prescritto.
Nel caso della trasmissione acceleratore è consigliabile rimuovere il coperchietto del comando, svitando le 2 viti di fissaggio (fig. 40.1), quindi ingrassare l'estremità dei cavi e la carrucola.


Attenzione
Richiudete con molta attenzione il comando inserendo i cavi nella carrucola (fig. 40.2).

Bloccate il coperchio con le due viti di fissaggio.

Per garantire un funzionamento ottimale delle articolazioni del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso prescritto tutti i punti soggetti ad attrito.

LUBRICATING CABLES AND JOINTS

The condition of the outer sheaths of the throttle and fast-idle cables should be checked at regular intervals. The sheaths should show no signs of squeezing or cracking. Work the controls to make sure the cable slides smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by your Ducati Dealer. To prevent these failures, smear the ends of the Bowden cables with the recommended grease at regular intervals.
For the throttle cable, it is best to remove the small cover by unscrewing the two screws (fig. 40.1) and then grease the cable end and the pulley.


Warning
When refitting the cover, be sure to slide the cables onto the pulley (fig. 40.2).

Lock the cover using the two screws.

To ensure smooth operation of the joints of the side stand, clean off any dirt and apply the recommended grease at all points exposed to friction.

LUBRIFICATION DES ARTICULATIONS

Périodiquement il y a lieu de contrôler la condition des gaines extérieures du câble de commande accélérateur et du câble de commande starter. Ils ne doivent pas présenter d'écrasements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifier le coulissement libre du câble intérieur en agissant sur la commande: si vous constatez du frottement ou des coincements, demandez son remplacement à votre Concessionnaire Ducati. Pour prévenir de tels incidents, graissez périodiquement les extrémités des câbles flexibles de chaque transmission avec la graisse prescrite.
Pour la transmission de l'accélérateur, on préconise de retirer le cache de la commande en desserrant les 2 vis de fixation (fig. 40.1), et de graisser l'extrémité des câbles et la roulette.


Attention
Refermez la commande en faisant très attention et en insérant les câbles dans la roulette (fig. 40.2) .

Serrez le cache avec les deux vis de fixation.

Pour garantir un fonctionnement optimal des articulations de la béquille latérale, il faut lubrifier avec la graisser prescrite toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

SCHMIERUNG DER GELENKE

In regelmäßigen Zeitabständen ist eine Kontrolle der äußeren Kabelmäntel des Gaszugkabels und des Starterkabels durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an den äußeren Kunststoffumhüllungen erkennbar sein.
Überprüfen Sie durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des inneren Kabels. Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, müssen Sie es von Ihrem Ducati-Händler austauschen lassen.
Um diese Maßnahmen umgehen zu können, empfehlen wir Ihnen, die Kabelenden jeder flexiblen Übertragungsleitung in regelmäßigen Zeitabständen mit dem vorgeschriebenen Fett einzufetten.
Beim Gaszug ist es empfehlenswert, die Abdeckung der Steuerung, durch Lösen der 2 Befestigungsschrauben (Abb. 40.1), abzunehmen und das Ende des Kabels und die Zugrolle einzufetten.



Achtung
Schließen Sie die Steuerung unter besonderer Aufmerksamkeit und führen Sie das Kabel in die Zugrolle ein (Abb. 40.2).

Stellen Sie nun den Deckel durch die zwei Befestigungsschrauben fest.

Um eine optimale Funktionsweise der Gelenke des Seitenständers garantieren zu können, ist es nach dem Entfernen jeglicher Schmutzspur erforderlich, alle einer Reibung unterliegenden Punkte mit dem vorgeschriebenen Fett einzufetten.

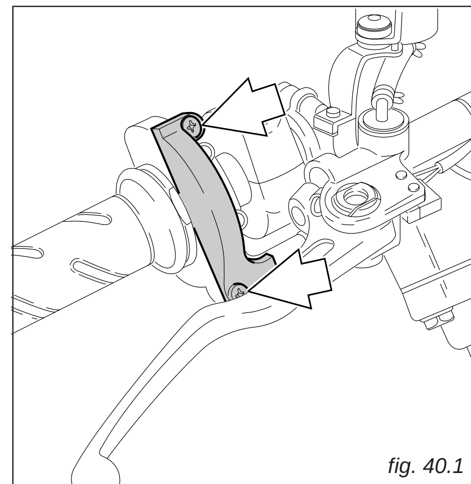


fig. 40.1

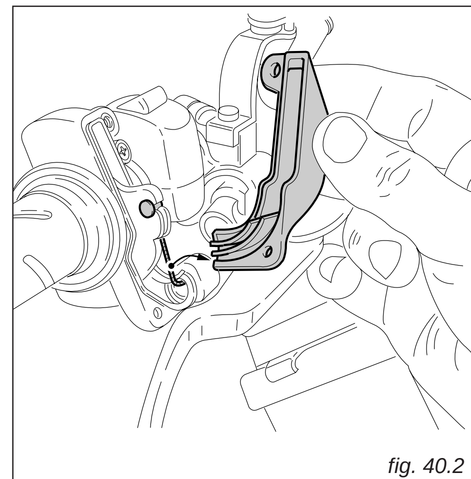


fig. 40.2

CONTROLLO LIVELLO ELETTROLITO NELLA BATTERIA (fig. 41)

Per effettuare questo controllo è necessario rimuovere la semicarenatura destra come descritto a pag. 170.
Il livello dell'elettrolito deve essere mantenuto tra i segni di massimo ***UPPER LEVEL*** *e minimo* ***LOWER LEVEL*** *indicati sul fronte della batteria.*
Se il livello dell'elettrolito è troppo basso, togliete i cappucci (1) e rabboccate attentamente con acqua distillata fino al livello superiore, aiutandovi con una piccola siringa o un imbuto in plastica.
Aggiungete soltanto acqua distillata alla batteria. L'acqua di rubinetto può accorciare la vita della Vostra batteria. Quando aggiungete acqua distillata, fate attenzione che il tubo di sfiato (2) sia collegato all'uscita dello sfiato della batteria. Il tubo di sfiato dalla batteria deve essere predisposto in modo che non si pieghi o si giri.

Importante
Uno sfiato piegato o attorcigliato può causare un innalzamento della pressione nella batteria e danneggiarla.

Attenzione
La batteria contiene acido solforico (elettrolito).

Evitate il contatto con pelle e occhi in quanto può provocare gravi ustioni. In caso di contatto della pelle con l'elettrolito lavate la parte interessata con abbondante acqua. In caso di contatto con gli occhi, lavate con acqua corrente per almeno 15 minuti e chiamate un medico immediatamente.
L'elettrolito è velenoso: in caso di ingestione bevete grandi qualità di latte o acqua. Dopo il latte, prendete magnesia, uova sbattute o olio

CHECKING BATTERY ELECTROLYTE LEVEL (fig. 41)

Before you can check electrolyte level, you need to remove the right body panel according to the instructions on page 170.
Electrolyte level must be maintained between the maximum ***UPPER LEVEL*** *and minimum* ***LOWER LEVEL*** *marks on battery front.*
If electrolyte level is too low, remove the caps (1) and top up carefully with distilled water up to the upper level line, using a small syringe or a plastic funnel.
Add only distilled water to the battery.
Tap water may shorten battery life.
When adding distilled water, make sure the breather tube (2) is connected to battery breather outlet. The breather tube must be so placed that it does not kink or twist.

Important
A kinked or twisted breather tube may lead to overpressure and damage battery.

Warning
The battery contains sulphuric acid (electrolyte).

Avoid contact with skin and eyes as it may cause severe burns.
If you spill some electrolyte on your skin, wash the affected area with abundant water.
If some electrolyte gets into your eyes, wash with running water for at least 15 minutes and seek medical advice without delay.
Electrolyte is poisonous: if you swallow it accidentally, drink abundant milk or water. After drinking milk, take magnesia, scrambled eggs or drink vegetable oil and seek medical advice

CONTROLE NIVEAU ELECTROLYTE BATTERIE (fig. 41)

Pour effectuer ce contrôle, il faut retirer le demi-carénage droit, ainsi qu'il est décrit à la page 170.
Le niveau de l'électrolyte doit être maintenu entre les marques de maximum ***UPPER LEVEL*** *et de minimum* ***LOWER LEVEL*** *se trouvant sur la face avant de la batterie.*
Si le niveau de l'électrolyte est trop bas, retirez les capuchons (1) et faites soigneusement l'appoint avec de l'eau distillée jusqu'au niveau supérieur, à l'aide d'une petite seringue ou d'un entonnoir plastique.
N'ajoutez que de l'eau distillée à la batterie.
L'eau de robinet pourrait abréger la durée de vie de votre batterie. Lorsque vous ajoutez de l'eau distillée, contrôlez que le tube purgeur (2) soit raccordé à la sortie du reniflard de la batterie. Le tube purgeur de la batterie doit être mis en place de sorte qu'il ne puisse pas se plier ni se tordre.

Important
Un tube purgeur plié ou tordu peut occasionner une hausse de pression dans la batterie en l'endommageant.

Attention
La batterie contient de l'acide sulfurique (électrolyte).

Evitez le contact avec la peau et les yeux car cela peut provoquer des lésions sérieuses.
En cas de contact de la peau avec l'électrolyte, lavez abondamment à l'eau la partie concernée.
En cas de contact avec les yeux, lavez à l'eau courante au moins pendant 15 minutes et appelez immédiatement un médecin.
L'électrolyte est toxique: en cas d'ingestion,

KONTROLLE DES ELEKTROLYTENSTANDS IN DER BATTERIE (Abb. 41)

Um diese Kontrolle ausführen zu können, müssen Sie zunächst die rechte Verkleidungshälfte, so wie auf Seite 171 beschrieben, abnehmen.
*Der Pegel des Elektrolyts muß zwischen dem Maximalstand- **'UPPER LEVEL'** und dem Minimumstandzeichen **'LOWER LEVEL'** , die vorne an der Batterie angegeben werden, gehalte werden.*
Ist der Pegel des Elektrolyts zu niedrig, müssen Sie die Kappen (1) abnehmen und sorgfältig mit destilliertem Wasser bis zum Erreichen der oberen Pegelanzeige auffüllen. Sie können sich dabei mit einer kleinen Spritze oder mit einem Plastiktrichter helfen.
Füllen Sie ausschließlich nur destilliertes Wasser in die Batterie. Leitungswasser kann die Lebensdauer der Batterie verkürzen. Beim Nachfüllen des destillierten Wassers müssen Sie jedoch darauf achten, daß der Entlüftungsschlauch (2) an die Entlüftungsöffnung der Batterie angeschlossen ist. Der Entlüftungsschlauch der Batterie muß so ausgerichtet sein, daß er sich nicht verbiegen oder verdrehen kann.


Wichtig
Ein verbogener oder verwickelter Entlüftungsschlauch kann zu einer Druckerhöhung in der Batterie führen und diese beschädigen.


Achtung
Die Batterie enthält Schwefelsäure (Elektrolyt).

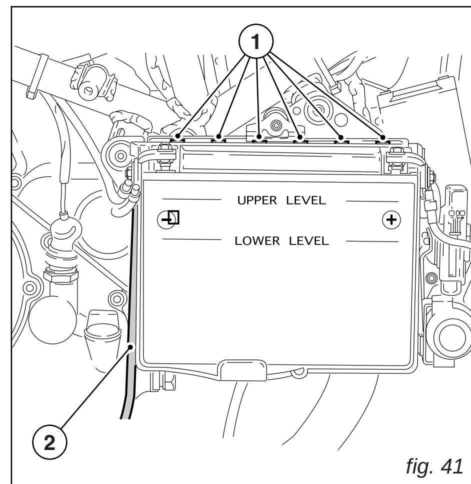


fig. 41

vegetale e chiamate subito un medico. Usate sempre un abbigliamento protettivo adeguato e una maschera quando manipolate l'elettrolito.

without delay.
Always wear adequate protective clothing and a visor when handling electrolyte.

buvez du lait ou de l'eau en grande quantité. Après le lait, prenez de la magnésie, oeufs battus, ou de l'huile végétale et appelez un médecin tout de suite.
Utilisez toujours un survêtement de protection approprié et un masque lorsque vous maniez l'électrolyte.

Vermeiden Sie Haut- und Augenkontakt, da Sie sich sonst schwere Verbrennungen zuziehen könnten.
Sollte das Elektrolyt dennoch mit der Haut in Kontakt kommen, müssen Sie die entsprechende Körperstelle mit reichlich Wasser abwaschen.
Sollte das Elektrolyt mit den Augen in Kontakt kommen, müssen Sie diese für mindestens 15 Minuten ausspülen und es ist sofort ein Arzt zu rufen.
Das Elektrolyt ist giftig: falls Sie es verschlucken sollten, müssen Sie reichlich Milch oder Wasser nachtrinken. Nach der Milch sind Magnesium, Rühreier oder Pflanzenöl einzunehmen und es muß sofort ein Arzt gerufen werden.
Wenn Sie mit dem Elektrolyt umgehen, müssen Sie immer geeignete Schutzkleidung und eine Schutzmaske tragen.

CARICA DELLA BATTERIA (fig. 42)

Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal suo alloggiamento, per evitare che l'elettrolito fuoriesca, corrodendo il telaio o altre parti del veicolo.
Rimuovete la semicarenatura destra come descritto a pag. 170.
Staccate la tubazione di sfiato (2).
*Staccate **sempre** per primo il terminale negativo **nero** (A) poi quello positivo **rosso** (B).*
Rimuovete la batteria dal supporto.


Attenzione
Le batterie producono dei gas esplosivi: tenetele lontano da fonti di calore e dal fuoco.

Caricate la batteria in un luogo ben ventilato.
*Portate **sempre** occhiali e guanti di protezione quando operate vicino alla batteria.*
Controllate il livello dell'elettrolito in ogni cella. Se il livello dell'elettrolito è basso in qualche cella, rabboccate, fino a coprire il livello minimo, ma non superate il massimo, in quanto il livello aumenta durante la carica.
*Togliete i cappucci (1) dalle celle e collegate i conduttori del caricabatterie ai terminali (**rosso** al positivo +, **nero** al negativo –).*


Attenzione
*Collegate la batteria al caricabatteria prima di accenderlo. Questa pratica evita la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle. Collegate **sempre** per primo il terminale positivo **rosso** (B).*

Caricate la batteria a 1,5 A.
Dopo aver caricato la batteria, controllate il livello

CHARGING THE BATTERY (fig. 42)

Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle as accidental electrolyte spills would corrode the frame or other parts of the motorcycle.
Remove the right body panel following the instructions on page 170.
Disconnect the breather tube (2).
***Always** disconnect the **black** negative terminal (A) first, and then the **red** positive terminal (B).*
Take the battery out of its mount.


Warning
Batteries develop explosive gases: keep them away from heat sources and flames.

Charge the battery in a ventilated room.
***Always** wear protective goggles and gloves when working near the battery.*
Check the electrolyte level in each cell. If level is low in any of the cells, top up to just a little above minimum line. Note that level should not exceed the maximum line, as it will rise during charging.
*Remove the caps (1) from all cells, and connect the battery charger leads to the battery terminals (**red** to positive terminal +, **black** to negative terminal –).*


Warning
*Make sure the charger is off when you connect the battery to it, or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells. **Always** connect the **red** positive terminal (B) first.*

Charge the battery at 1.5 A.
When battery is charged, check electrolyte level.

CHARGE DE LA BATTERIE (fig. 42)

Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer de son emboîtement, afin que l'électrolyte ne puisse s'écouler et corroder le cadre ou d'autres éléments du véhicule.
Retirez le demi-carénage droit ainsi qu'il est décrit à la page 170.
Retirez la tubulure de purge (2).
*Débranchez **toujours** la borne négative **noire** (A) en premier et celle positive **rouge** (B) par la suite.*
Enlevez la batterie de son support.


Attention
Les batteries produisent des gaz explosibles: gardez-la loin de sources de chaleur et du feu.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
*Portez **toujours** des lunettes et des gants de protection lorsque vous intervenez près de la batterie.*
Contrôlez le niveau de l'électrolyte dans chaque élément. Si le niveau est bas dans quelques éléments, faites l'appoint, jusqu'à couvrir le niveau minimum, ne dépassez pourtant pas le maximum, car le niveau augmente durant la charge.
*Otez les capuchons (1) des éléments et branchez les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes (**rouge** au pôle positif +, **noir** au négatif –).*


Attention
*Reliez la batterie au chargeur avant de l'allumer. Cette précaution prévient la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur des éléments. Reliez **toujours** la borne positive*

AUFLADEN DER BATTERIE (Abb. 42)

Für das Aufladen der Batterie ist es empfehlenswert, diese aus ihrem Sitz zu nehmen, dadurch kann verhindert werden, daß das Elektrolyt herausfließen kann, was zur Rostentwicklung am Rahmen oder an den anderen Fahrzeugteilen führen könnte.
Nehmen Sie die rechte Verkleidungshälfte, so wie auf Seite 171 beschrieben, ab.
Ziehen Sie den Entlüftungsschlauch (2) ab.
*Ziehen Sie **immer** zuerst das negative, **schwarze** Anschlußteil (A), dann das **rote,** positive Anschlußteil (B) ab.*
Nehmen Sie nun die Batterie aus ihrer Halterung.


Achtung
Die Batterien produzieren explosive Gase, daher müssen Sie die Batterie von Wärmequellen und vom offenen Feuer entfernt halten.

Laden Sie die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort auf.
*Wenn Sie in der Batterienähe arbeiten, müssen Sie **immer** eine Schutzbrille und Schutzhandschuhe tragen.*
Kontrollieren Sie den Stand des Elektrolyts in jeder einzelnen Zelle. Falls Sie in einigen Zellen einen niedrigen Elektrolytenstand feststellen, müssen Sie solange Flüssigkeit nachgießen, bis der Mindestpegel erreicht wird. Achten Sie jedoch darauf, daß der Maximalpegel nicht überschritten wird, da der Pegel während des Ladeverfahrens ansteigt.
*Nehmen Sie die Kappen (1) von den Zellen ab und schließen Sie die Leiter des Ladegeräts an die Anschlüsse (**rot** an positiv +, **schwarz** an negativ –).*

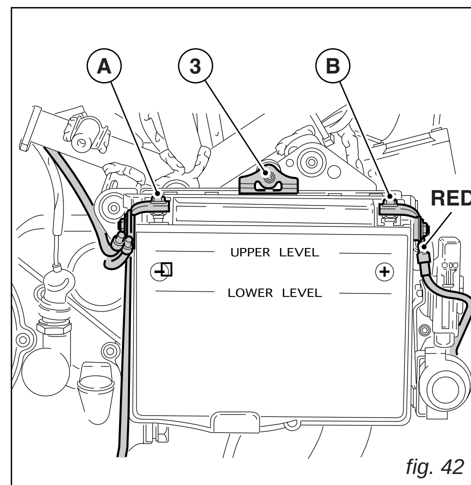


fig. 42

dell'elettrolito in ogni cella. Se il livello si è abbassato, aggiungete acqua distillata per riportarlo al livello superiore.
Mettete i cappucci (1) sulle celle e installate la batteria sul suo supporto.
Bloccatela con la staffa superiore.
Reinserite il tubo di sfiato (2).
Procedete al collegamento dei terminali ingrassando le viti di fissaggio per migliorare la conducibilità.


Attenzione
Tenete la batteria lontano dalla portata dei bambini.

If it has dropped, top up with distilled water until reaching the upper level.
Refit the caps (1) on the cells and reinstall the battery on its mount.
Secure it with the upper bracket.
Reconnect the breather tube (2).
Connect the terminals. Use some grease on the fastening screws to improve conductive capacity.


Warning
Keep the battery out of the reach of children.

***rouge** (B) en premier.*

Chargez la batterie à 1,5 A.
Après avoir chargé la batterie contrôlez le niveau de l'électrolyte dans chaque élément. Si le niveau a baissé, ajoutez de l'eau distillée pour le ramener au niveau supérieur.
Mettez les bouchons (1) sur les éléments et installez la batterie sur son support.
Bloquez-la avec la bride supérieure.
Réinsérez le tube d'aération (2).
Procédez à la liaison des bornes en graissant les vis de serrage pour améliorer la conductibilité.


Attention
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.



Achtung
*Schließen Sie die Batterie an das Batterieladegerät noch bevor Sie letzteres einschalten. Diese Maßnahme verhindert das Bilden von Funken an den Batterieanschlußstellen, d.h. von Funken, die das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnten. Schließen Sie **immer** zuerst das positive Kabelende, **rot** (B), an.*

Laden Sie die Batterie auf 1,5 A auf.
Nach dem Aufladen der Batterie müssen Sie den Pegel des Elektrolyts in jeder einzelnen Zelle überprüfen. Falls der Pegelstand abgesunken ist, müssen Sie destilliertes Wasser nachgießen und ihn so wieder auf den oberen Pegelstand bringen.
Stecken Sie nun die Verschlußkappen (1) auf die Zellen und montieren Sie die Batterie wieder in deren Halterung.
Fixieren Sie sie dann mit dem oberen Bügel.
Den Entlüftungsschlauch (2) wieder einstecken.
Nun können Sie den Anschluß der Kabelenden vornehmen. Fetten Sie dabei die Befestigungsschrauben ein, dadurch wird die Leitfähigkeit verbessert.



Achtung
Halten sie die Batterie immer ausserhalb der Reichweite von Kindern.

RIMOZIONE RUOTE



Attenzione

Considerando la grande importanza in termini di sicurezza che riveste questo elemento è consigliabile far eseguire l'operazione presso un Concessionario Ducati.

Supportate in modo adeguato il motociclo per poter avere la ruota da rimuovere sollevata da terra.

Smontaggio ruota anteriore

Staccate le due pinze freno dai gambali della forcella svitando le viti di fissaggio (fig. 43.1).



Importante

Non azionate la leva del freno quando le pinze sono smontate. Potreste causare la perdita di fluido dai pistoncini di spinta delle pastiglie freno.

Svitate completamente il dado sul lato sinistro (fig. 43.2).
Staccate il cavo di comando dal rinvio del contachilometri.
Allentate le viti (1, fig. 43.2 e 43.3) di bloccaggio perno sui gambali della forcella.
Con mazzuolo di plastica ribattete il perno ruota sul lato sinistro e poi sfilatelo completamente dal lato opposto.
Sfilate la ruota e recuperate sul lato sinistro il trascinatore con anello di tenuta ed il rinvio del contachilometri.

WHEEL REMOVAL



Warning

Proper wheel installation is critical to safe riding. It is advisable to have these operations carried out by a Ducati Dealer.

Place the motorcycle on a suitable stand so that the wheel is lifted off the ground.

Removal of front wheel

Detach both brake calipers from the fork legs by unscrewing the fastening screws (fig. 43.1).



Important

Do not work the brake lever after the calipers have been removed or some brake fluid might leak out from the thrust pistons of the brake pads.

Fully unscrew the nut on the left side (fig. 43.2).
Disconnect the control cable from the odometer sensor.
Slacken the screws (1, fig. 43.2 and 43.3) that hold the spindle on the fork legs.
Tap the wheel spindle on the left side using a plastic mallet, then withdraw the spindle fully from the other side.
Remove the wheel. Take off the capstan and its seal as well as the odometer sensor on the left side.

DEPOSE DES ROUES



Attention

En considération de l'importance extrême, en termes de sécurité, que ces éléments revêtent, on préconise de faire réaliser cette opération auprès d'un Concessionnaire Ducati.

Soutenez de manière appropriée le motocycle à ce que la roue se présente soulevée du sol.

Démontage roue avant

Détachez les deux étriers de frein des bras de fourche en desserrant les vis de fixation (fig. 43.1).



Important

N'actionnez pas le levier du frein lorsque les étriers sont démontés. Vous pourriez provoquer la fuite du liquide des pistons de butée des plaquettes de frein.

Desserrez totalement l'écrou sur le côté gauche (fig. 43.2).
Détachez le câble de commande prise de compteur.
Desserrez les vis (1, fig. 43.2 et 43.3) bloquant l'axe sur les bras de fourche.
A l'aide d'un maillet plastique, rebattre l'axe de roue du côté gauche et ensuite le sortir totalement du côté opposé.
Sortez la roue et récupérez du côté gauche l'élément entraîneur avec joint torique et la prise de compteur.

ABNAHME DER RÄDER

Achtung
Unter Berücksichtigung der besonderen Wichtigkeit dieses Elements im Hinblick auf die Sicherheit wird empfohlen, diese Arbeitsvorgänge von Ihrem Ducati-Händler ausführen zu lassen.

Stützen Sie dabei das Motorrad in geeigneter Weise ab, d.h. so daß das abzunehmende Rad sich vom Boden abhebt.

Ausbau Vorderrad

Lösen Sie durch Aufschrauben der Befestigungsschrauben die beiden Bremssättel von der Gabelbeinen (Abb. 43.1).

Wichtig
Betätigen Sie niemals den Bremshebel, wenn die Bremssättel ausgebaut sind. Sie könnten dadurch einen Flüssigkeitenverlust aus den Stösseln der Bremsbeläge verursachen.

Lösen Sie die Mutter (Abb. 43.2) auf der linken Seite.
Ziehen Sie das Steuerkabel vom Vorgelege des Kilometerzählers ab.
Lockern Sie die Schrauben (1, Abb. 43.2 und 43.3) für die Feststellung der Achse an den Gabelbeinen.
Klopfen Sie mit einem Kunststoffhammer die Radachse von der linken Seite heraus und ziehen Sie diese dann vollständig auf der anderen Seite heraus.
Ziehen Sie nun das Rad ab und nehmen Sie auf der linken Seite den Mitnehmer mit Dichtungsring und das Vorgelege des Kilometerzählers ab.

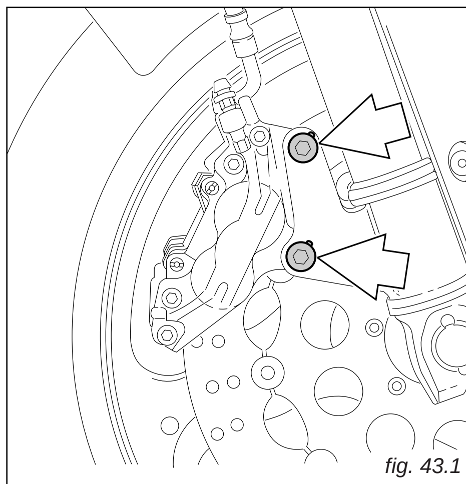


fig. 43.1

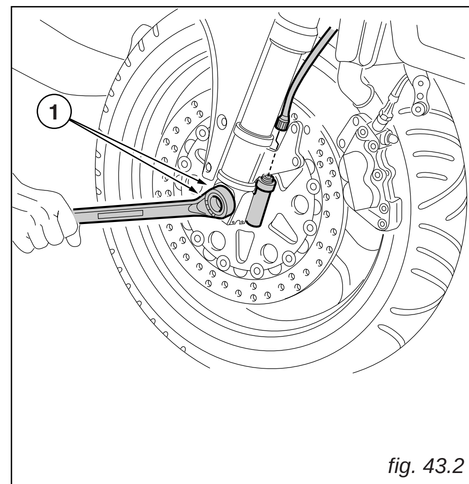


fig. 43.2

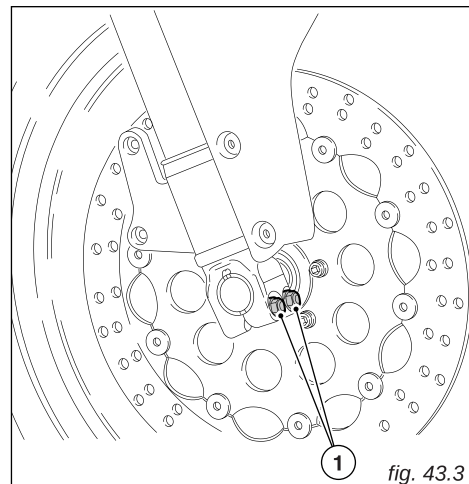


fig. 43.3

Rimontaggio ruota anteriore

Eseguite le operazioni con ordine inverso facendo attenzione ai seguenti punti:
Lubrificate i componenti del rinvio del contachilometri, il perno ruota, il dado di fissaggio perno e le viti di fissaggio pinze freno.
Utilizzate la chiave cod. 000070139 per posizionare e tenere fermo il perno ruota sul gambale destro mentre bloccate il dado sul lato opposto (fig. 43.4).
Prima di serrare le viti (1) mettete a terra la moto e spingete sui semimanubri per caricare la sospensione; in questo modo si otterrà l'assestamento dei gambali sul perno ruota.
Bloccate dado e viti alla coppia prescritta (vedi tabella "Coppie di serragggio" a pag. 111).



Attenzione

Se non disponete di una chiave dinamometrica serrate a fondo dado e viti e recatevi al più presto presso un Concessionario Ducati per far controllare l'installazione. Un serraggio inadeguato puo causare la perdita della capacità frenante del veicolo.

Controllate prima di utilizzare il motociclo che tutti i comandi rispondano correttamente.

Refitting the front wheel

Reverse the above procedure. Make sure to: grease the odometer relay components, wheel spindle, spindle check nut and caliper fastening screws.
Use the wrench supplied with the tool kit (part no. 000070139) to position the wheel spindle and hold it steady to the right fork leg while locking the nut on the other side (fig. 43.4).
Before you tighten the screws (1), take the bike off the stand and push down on the handlebars to compress the suspensions; this way you will ensure that the fork legs have seated properly onto the wheel spindle.
Lock nut and screws tightening them to recommended torque (see "Torque figures" chart on page 113).



Warning

If you do not have a torque wrench available, tighten nut and screws securely and bring the bike to a Ducati Dealer as soon as possible to have them checked. If improperly tightened, these parts may lead to loss of braking.

Before riding the motorcycle, make sure all controls work properly.

Remontage roue avant

Exécutez les opérations dans l'ordre inverse en prenant garde aux points suivants:
Lubrifiez les composants de la prise de compteur, l'axe de roue, l'écrou de serrage axe et les vis di fixation étriers de frein.
Utilisez la clé code 000070139 pour mettre en place et maintenir bloqué l'axe de roue sur le bras de fourche droit, le temps que vous serrez l'écrou sur le côté opposé (fig. 43.4).
Avant de serrer les vis (1), appuyez la moto sur le sol et poussez sur les deux parties du guidon pour charger la suspension; de cette manière on obtient la mise en état des bras de fourche sur l'axe de roue.
Serrez l'écrou et les vis au couple préconisé (voir tableau "Couples de serrage" à la page 115).



Attention

Si vous ne disposez pas d'une clé dynamométrique, serrez à fond l'écrou et les vis et rendez-vous chez un Concessionnaire Ducati aussitôt possible, pour faire contrôler votre installation. Un serrage non approprié peut rendre nulle la capacité de freinage du véhicule.

Contrôlez que toutes les commandes répondent exactement avant d'utiliser le motocycle.

Montage des Vorderrads

Führen Sie die zuvor beschriebenen Arbeitsschritte in umgekehrter Reihenfolge aus und achten Sie dabei besonders auf folgende Punkte:

Schmieren Sie die Komponenten des Vorgeleges des Kilometerzählers, die Radachse, deren Klemmutter und die Befestigungsschrauben der Bremssättel.

Verwenden Sie zum Ausrichten und zum Festhalten der Radachse am rechten Gabelbein, während Sie die Mutter auf der entgegengesetzten Seite festgestellen, den mitgelieferten Schlüssel mit Kennr. 000070139, (Abb. 43.4).

Vor dem Anziehen der Schrauben (1) müssen Sie das Motorrad auf dem Boden abstellen, auf die Lenkerhälften drücken und so die Aufhängung belasten. In dieser Weise erhalten Sie ein Setzen der Gabelbeine auf die Radachse.

Ziehen Sie die Mutter und die Schrauben nun auf das vorgeschriebene Anzugsmoment an (siehe Tabelle "Anzugsmomente" auf Seite 117).



Achtung

Falls Sie über keinen Drehmomentenschlüssel verfügen, müssen Sie die Mutter und die Schrauben bis auf Anschlag anziehen und sich so schnell wie möglich an einen Ducati-Händler wenden, um dort die erfolgte Montage überprüfen zu lassen. Ein unangemessener Anzug kann zum Verlust der Bremsleistung Ihres Motorrads führen.

Bevor Sie Ihr Motorrad verwenden, müssen Sie kontrollieren, ob auch alle Steuerungen korrekt ansprechen.

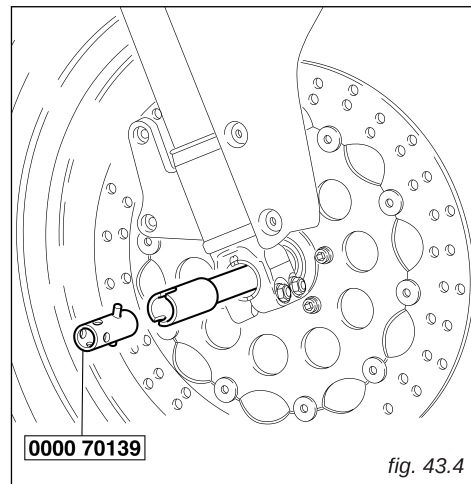


fig. 43.4

Smontaggio ruota posteriore

Svitate e rimuovete il dado (1, fig. 44.1) sul lato sinistro del forcellone .
Con un martello in plastica ribattete il perno ruota ed estraetelo dal lato opposto (fig. 44.2).

Importante
Durante questa operazione supportare la ruota e la piastra portapinza per evitare torsioni dannose della tubazione freno.

Spingete in avanti la ruota e scarrucolate la catena dalla corona.
Sfilate la ruota completa di flangia portacorona e recuperate la piastra portapinza sul lato destro e il distanziale sul lato sinistro.

Importante
Non azionate il pedale del freno quando la pinza non è inserita nel disco. Potreste causare la perdita di fluido dai pistoncini di spinta delle pastiglie freno.

Removal of rear wheel

Unscrew and remove the nut (1, fig. 44.1) on the swingarm left side.
Tap the wheel spindle with a plastic mallet and withdraw it from the other side (fig. 44.2).

Important
Hold the wheel and the caliper holder plate steady during this operation, or you may twist and damage the brake line.

Push the wheel forward and take the chain off the sprocket.
Remove the wheel together with the sprocket holder. Remove the caliper holder plate and the spacer on the left side.

Important
Do not work the brake pedal after the caliper has been detached from the disc or some brake fluid might leak out from the thrust pistons of the brake pads.

Démontage roue arrière

Desserrer et retirez l'écrou (1, fig. 44.1) sur le côté gauche du bras oscillant.
A l'aide d'un maillet plastique, rebattre l'axe de roue et le sortir du côté opposé (fig. 44.2).

Important
Lors de cette opération, supportez la roue et la plaque porte-étrier pour éviter les torsions préjudiciables à la tubulure du frein.

Poussez en avant la roue et sortez la chaîne de la couronne.
Sortez la roue complète de flasque porte-couronne et récupérez la plaque porte-étrier sur le côté droit, ainsi que l'entretoise sur le côté gauche.

Important
N'actionnez pas la pédale de frein lorsque l'étrier n'est pas inséré dans le disque. Vous pourriez provoquer la fuite du liquide des pistons de butée des plaquettes frein.

Abnahme des Hinterrads

Die Mutter (1, Abb. 44.1) auf der linken Seite der Schwinge lösen und abnehmen .
Klopfen Sie die Radachse mit einem Plastikhammer heraus und ziehen Sie diese dann an der gegenüberliegenden Seite heraus (Abb. 44.2).



Wichtig
Während dieses Arbeitsgangs müssen Sie das Rad und die Sattelhalteplatte abstützen, in dieser Weise werden schadhafte Verdrehungen des Bremzugs vermieden.

Drücken Sie das Rad nach vorne und lassen Sie die Kette vom Zahnkranz abgleiten.
Ziehen Sie nun das Rad komplett mit dem Kranzflansch ab und nehmen Sie die Halteplatte des Bremssattels auf der rechten Seite ab. Auf der linken Seite ist noch das Distanzstück zurückzugewinnen.



Wichtig
Betätigen Sie niemals das Bremspedal, wenn der Bremssattel nicht an der Scheibe eingefügt wurde. Sie könnten dadurch einen Flüssigkeitenverlust aus den Stösseln der Bremsbeläge verursachen.

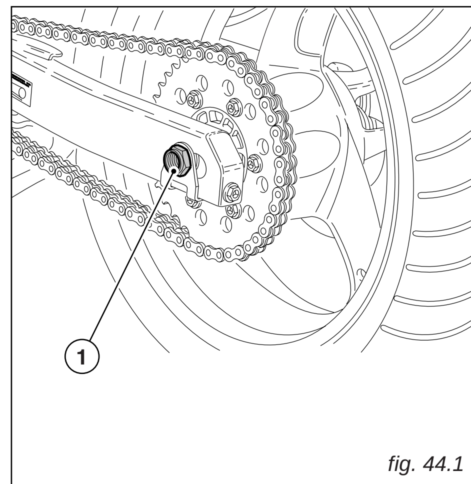
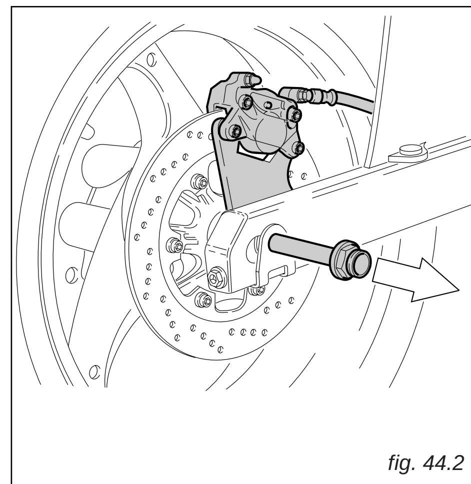


fig. 44.1


fig. 44.2

Rimontaggio ruota posteriore

Eseguite le operazioni con ordine inverso facendo attenzione ai seguenti punti:
Lubrificate il perno ruota e i dadi di fissaggio.
Se il perno ruota entra con difficoltà allentate leggermente le viti (2, fig. 44.3) dei tendicatena. In questo caso sarà necessario controllare il tensionamento della catena e l'allineamento della ruota come descritto a pag. 200.
Bloccate i dadi del perno ruota e poi le viti dei tendicatena alla coppia prescritta (vedi tabella "Coppie di serragggio" a pag. 111).


Attenzione
Se non disponete di una chiave dinamometrica serrate a fondo i dadi e recatevi al più presto presso un Concessionario Ducati per far controllare l'installazione. Un serraggio inadeguato puo causare la perdita della capacità frenante del veicolo.

Verificate che la sporgenza del perno ruota dai dadi di bloccaggio sia uguale su entrambi i lati.
Controllate prima di utilizzare il motociclo che tutti i comandi rispondano correttamente.

Refitting the rear wheel

Reverse the above procedure. Make sure to:
Grease the wheel spindle and check nuts.
If the wheel spindle is too tight to fit, slightly slacken the screws (2, fig. 44.3) of the chain tensioner. In this case, you will have to check chain tension and wheel alignment following the instructions on page 200.
Tighten the wheel spindle nuts and then the screws of the chain tensioner to recommended torque (see "Torque figures" chart on page 113).


Warning
If you do not have a torque wrench available, tighten the nuts screws securely and bring the bike to a Ducati Dealer as soon as possible to have them checked. If improperly tightened, these parts may lead to loss of braking.

Make sure that wheel spindle is protruding out of the check nuts the same length on both sides.
Before riding the motorcycle, make sure all controls work properly.

Remontage roue arrière

Exécutez les opérations dans l'ordre inverse en prenant garde aux points suivants:
Lubrifiez l'axe de roue et les écrous de serrage.
Si l'axe de roue n'entre pas librement, desserrez légèrement les vis (2, fig. 44.3) des tendeurs de chaîne. Dans ce cas il faut contrôler la tension de la chaîne et l'alignement de la roue, ainsi qu'il est décrit à la page 200.
Serrez les écrous de l'axe de roue et les vis des tendeurs de chaîne au couple préconisé (voir tableau "Couples de serrage" à la page 115).


Attention
Si vous ne disposez pas d'une clé dynamométrique, serrez à fond les écrous et rendez-vous chez un Concessionnaire Ducati aussitôt possible pour faire contrôler votre installation. Un serrage non approprié peut rendre nulle la capacité de freinage du véhicule.

Vérifiez que la partie de l'axe roue, sortant des écrous de serrage, est égale sur les deux côtés.
Contrôlez que toutes les commandes répondent exactement, avant d'utiliser le motocycle.

Montage des Hinterrads

Führen Sie die zuvor beschriebenen Arbeitsschritte in umgekehrter Reihenfolge durch und achten Sie dabei besonders auf folgenden Punkte:

Schmieren Sie die Radachse und die Klemmuttern ein.

Falls sich die Radachse schwer einführen läßt, müssen Sie die Schrauben (2, Abb. 44.3) des Kettenspanners etwas lockern. In diesem Fall ist dann eine Kontrolle der Kettenspannung und der Radfluchtung gemäß Beschreibung auf Seite 201 erforderlich.

Ziehen Sie die Muttern der Radachse, dann die Schrauben des Kettenspanners wieder auf das vorgeschriebene Anzugsmoment an (siehe Tabelle "Anzugsmomente" auf Seite 117).



Achtung

Falls Sie über keinen Drehmomentenschlüssel verfügen, müssen Sie die Muttern bis auf Anschlag anziehen und sich so schnell wie möglich an einen Ducati-Händler wenden, um dort die erfolgte Montage überprüfen zu lassen. Ein unangemessener Anzug kann zum Verlust der Bremsfähigkeit Ihres Motorrads führen.

Überprüfen Sie, daß die Radachse auf beiden Seiten gleichmäßig weit aus den Klemmuttern herausragt.

Bevor Sie Ihr Motorrad verwenden, müssen Sie kontrollieren, ob auch alle Steuerungen korrekt ansprechen.

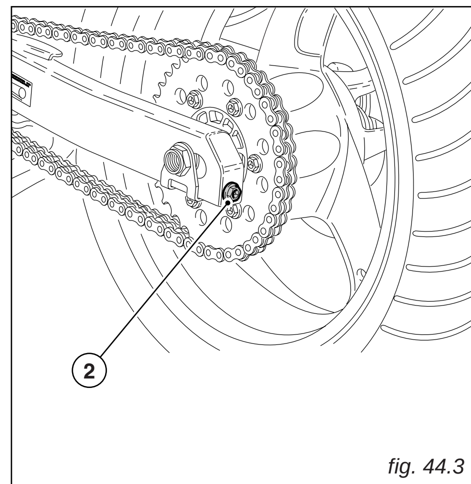


fig. 44.3

CONFIGURAZIONE MOTOCICLO CON BORSE LATERALI

La struttura del Suo motociclo è stata predisposta per il montaggio dei supporti delle borse laterali. Presso il Servizio Ricambi Ducati è disponibile il kit “Borse laterali” che comprende tutti i particolari necessari al montaggio di questo accessorio. Con il kit riceverete anche il libretto con le istruzioni per il corretto montaggio e uso delle borse laterali.

SOSTITUZIONE LAMPADINE LUCI

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina bruciata occorre accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati a pag. 100 “Impianto Elettrico” per quel dispositivo luminoso.

Proiettore

Per accedere alle lampadine del proiettore occorre procedere come segue:
rimuovete le coperture laterali del cruscotto come descritto a pag. 168;
per agevolare l’operazione potete svitare la vite di fissaggio del sostegno cruscotto al supporto proiettore e sollevare il cruscotto (fig. 45.1).

READJUSTMENT FOR SIDE PANNIERS

Your motorcycle is designed to mount the supports for the side panniers. The “Side panniers” kit is available from the Ducati Parts Department and includes all the parts you need to install the panniers properly. The instructions for the correct installation and use of the side panniers are supplied with the kit.

REPLACING BULBS

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified on page 100, “Electric System”, for that lighting device.

Headlamp

To gain access to headlamp bulbs proceed as follows:
remove the side guards of the instrument panel following the instructions on page 168;
to facilitate this operation, you may slacken the screw that holds the instrument panel support to the headlamp holder and lift the instrument panel (fig. 45.1).

CONFIGURATION MOTOCYCLE AVEC SACOCHES LATERALES

La structure de votre motocycle a été conçue pour le montage de supports pour les sacoches latérales. Auprès du Service Pièces Détachées Ducati est disponible le kit “Sacoches laterales” incluant tous les éléments nécessaires au montage de cet accessoire. Avec le kit vous recevrez également la notice d’instructions pour un montage et une utilisation appropriés des sacoches latérales.

REMPLACEMENT DES AMPOULES D’ECLAIRAGE

Avant d’effectuer le remplacement d’une ampoule grillée, il faut s’assurer que la lampe de rechange a les valeurs de tension et de puissance spécifiées à la page 100 “Système Electrique” pour ce dispositif d’éclairage.

Phare

Pour accéder aux ampoules du phare il faut procéder comme suit:
retirez les caches latéraux du tableau de bord ainsi qu’il est décrit à la page 168;
pour favoriser l’opération vous pouvez desserrer la vis fixant le soutien du tableau de bord au support de phare et lever le tableau (fig. 45.1).

MOTORRAD MIT SEITENKOFFER

Die Struktur Ihres Motorrads wurde für die Montage von Halterungen für Seitenkoffer vorbereitet. Beim Ersatzteildienst der Ducati ist ein Satz "Seitenkoffer" erhältlich, der alle für die Montage dieses Zubehörs erforderlichen Teile enthält. Gemeinsam mit diesem Bausatz erhalten Sie auch ein Anleitungsheft, welches die Anweisungen für eine korrekte Montage und die Anwendung der Seitenkoffer enthält.

AUSTAUSCH DER GLÜHBIRNEN

Bevor Sie den Austausch einer durchgebrannten Glühbirne vornehmen, müssen Sie sich davon überzeugen, daß die Ersatzbirne die gleichen Spannungswerte und Leistungen aufweist, die auf der Seite 101 "Elektrische Anlage" im Bezug auf die zur Frage stehende Vorrichtung spezifiziert werden.

Scheinwerfer

Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers gelangen zu können, müssen Sie in der folgenden Weise vorgehen:
Nehmen Sie die seitlichen Abdeckungen des Instrumentenbretts, so wie auf Seite 169 beschrieben, ab.
Um diesen Arbeitsschritt zu beschleunigen, können Sie die Befestigungsschraube der Instrumentenbretthalterung an der Scheinwerferhalterung lösen und das Instrumentenbrett anheben (Abb. 45.1).

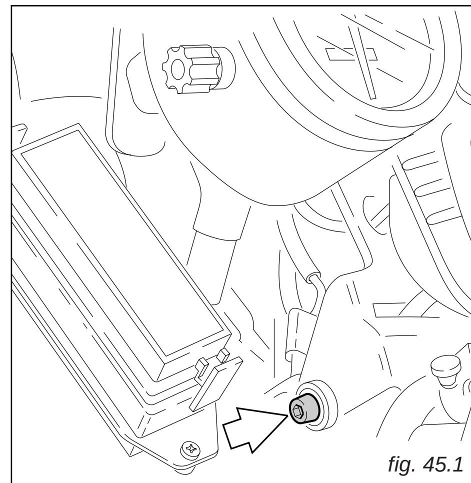


fig. 45.1

Smontaggio lampade

***Lampada anabbagliante** lato destro (fig. 45.2):*
staccate dal corpo proiettore la cuffia in gomma; sfilate la spinetta (1) dalla lampada premendo il bottone di sgancio rapido inferiore;
***Lampada abbagliante** lato sinistro (fig. 45.3):*
*staccate la spinetta del cavo lampada **bianco** dal cablaggio anteriore;*
staccate la cuffia in gomma dal corpo proiettore e sfilate il cavo lampada;



Note

*Per sostituire le lampade del proiettore non è necessario staccare dal corpo proiettore la spinetta del cavo **nero** di massa.*

Sganciate la molletta (3) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto (fig. 45.2 e 45.3); sostituite la lampada con una di pari caratteristiche.



Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata a mani nude perché ciò ne provocherebbe l'annerimento riducendone irrimediabilmente la luminosità.

Bulbs removal

***Low beam bulb** right side (fig. 45.2):*
detach the rubber cap from the headlamp body; remove the bulb pin (1) from the bulb pressing the lower release button;
***High beam bulb** left side (fig. 45.3):*
*disconnect the pin of the bulb **white** cable from the front connection;*
detach the rubber cap from the headlamp body and withdraw the bulb cable;



Note

*The headlamp bulbs can be removed without disconnecting the pin of the **black** ground cable.*

Relase the clip (3) that secures the bulb and remove it from the socket (fig. 45.2 and 45.3); replace bulb with one with equal rating.



Note

Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.

Démontage ampoules

***Ampoule feux de croisement** coté droit (fig. 45.2):*
détachez du phare le soufflet en caoutchouc; sortez la broche (1) de la lampe en appuyant sur le bouton de déclenchement rapide inférieur;
***Ampoule feux de route** côté gauche (fig. 45.3):*
*détachez la broche du câble lampe **blanc** du câblage avant;*
détachez le soufflet en caoutchouc de l'ensemble phare et sortez le câble lampe;



Notes

*Pour remplacer les ampoules du phare, il ne faut pas détacher la broche du câble **noir** de masse de l'ensemble phare.*

Décrochez l'agrafe (3) de retenue ampoule et retirez la lampe du support (fig. 45.2 et 45.3);
remplacez l'ampoule par une neuve de pareilles caractéristiques.



Notes

La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement en en

Ausbau der Glühbirnen

Abblendlicht *rechte Seite (Abb. 45.2):*
Nehmen Sie die Gummihaube des Scheinwerferkörpers ab.
Ziehen Sie dann den Flachstecker (1) durch Niederdrücken des unteren Schnellauslöseknopfs aus der Leuchte heraus.
Fernlicht *linke Seite (Abb. 45.3):*
Ziehen Sie den Flachstecker des ***weissen*** *Leuchten-kabels aus der vorderen Verkabelung heraus.*
Lösen Sie nun die Gummihaube vom Scheinwerfer-körper und ziehen Sie dann das Leuchtenkabel heraus.


Merke
Zum Austausch der Scheinwerferbirnen ist es nicht erforderlich, den Flachstecker des ***schwarzen*** *Massekabels vom Scheinwerferkörper abzuziehen.*

Haken Sie die Halteklammer (3) der Birne aus, letztere dann von der Halterung nehmen (Abb. 45.2 und 45.3);
Tauschen Sie die Birne nur mit einer aus, welche die gleichen Eigenschaften aufweist.


Merke
Das Glas der neuen Birne darf nicht mit bloßen Händen berührt werden, da dies Schwärzungen verursachen könnte, was letztendlich zu einer erheblichen Einschränkung der Leuchtfähigkeit führt.

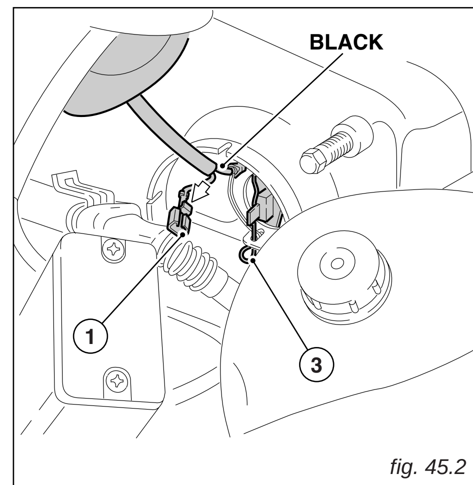


fig. 45.2

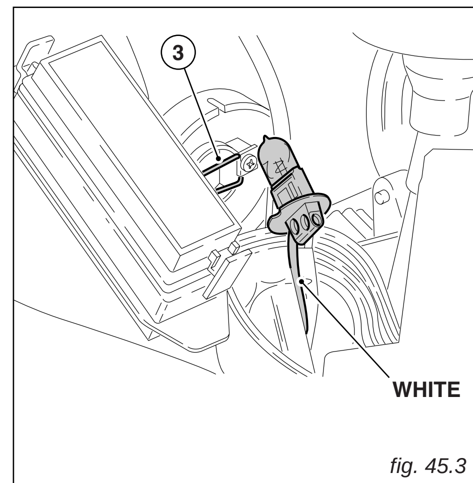


fig. 45.3

Rimontaggio lampade

Inserite i perni guida della base lampadina, nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento (fig. 45.4);
agganciate le estremità della molletta (3) ai supporti del corpo proiettore;
collegate i cavi precedentemente staccati e rimontate la cuffia in gomma.

Per sostituire la lampada della luce di posizione, sfilate il portalampada (4, fig. 45.5) dalla parte posteriore del proiettore. Estraete la lampada e procedere alla sostituzione.

Bulbs refitting

Insert the locating pegs of the bulb base into their seats to obtain correct alignment (fig. 45.4);
hook the clip (3) to the headlamp holders;
reconnect the cables and refit the rubber cap.

To replace the parking light bulb, withdraw the lamp holder (4, fig. 45.5) from behind the headlamp. Extract the bulb and replace it.

réduisant irrémédiablement la luminosité.

Remontage ampoules

Insérez les ergots de positionnement du socle d'ampoule dans les fentes correspondantes afin d'obtenir l'assiette exacte (fig. 45.4);
accrochez les extrémités de l'agrafe (3) aux support de l'ensemble phare;
reliez les câbles précédemment détachés et remontez le soufflet en caoutchouc.

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, sortez la douille de lampe (4, fig. 45.5) de la partie arrière du phare. Sortez l'ampoule et procédez au remplacement.

Montage der Glühbirnen

Führen Sie die Führungsstifte der Glühbirnenbase in die entsprechenden Sitze ein, dadurch erhalten Sie deren exakte Ausrichtung (Abb. 45.4).

Haken Sie nun die Enden der Klammer (3) an den Halterungen des Scheinwerferkörpers ein.

Schließen Sie die zuvor abgesteckten Kabel wieder an und montieren Sie die Gummihaube.

Für den Austausch der Birne des Standlichts, müssen Sie zunächst die Birnenfassung (4, Abb. 45.5) an der Rückseite des Scheinwerfers herausziehen. Die Glühbirne kann nun herausgenommen und durch eine neue ersetzt werden.

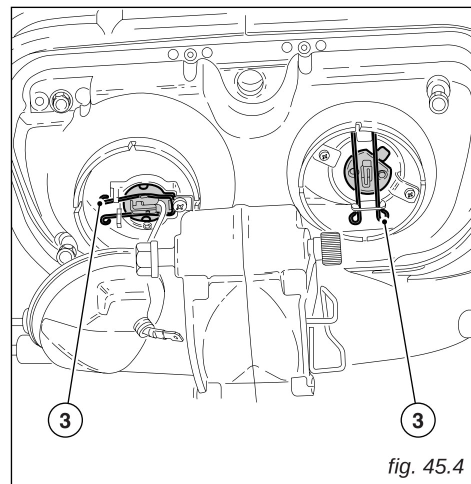


fig. 45.4

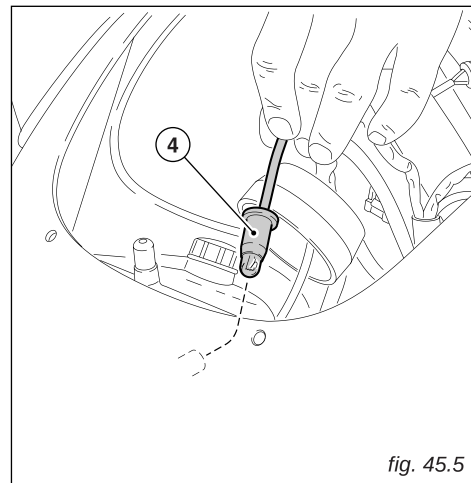


fig. 45.5

Cruscotto (fig. 46)
Per la sostituzione delle lampade spia e illuminazione del quadro strumenti è necessario rimuovere il cupolino nel modo descritto a pag. 168.
Estraete il portalampada, dalla parte posteriore dello strumento, e procedete alla sostituzione della lampada sfilandola dal relativo portalampada.
Sostituitela con una di caratteristiche analoghe.
Per evitare di invertire il posizionamento, in caso di sostituzione di più lampade spia, sul cavo di ogni portalampada è stampigliato un numero che deve corrispondere con lo stesso punzonato sulla relativa sede del cruscotto.
Per meglio accedere alle lampade di illuminazione strumenti Vi consigliamo di sollevare il cruscotto nel modo descritto per la sostituzione delle lampade del proiettore.


Nota
I portalampada delle luci strumenti sono provvisti di una estremità (A, fig. 46) con la quale è possibile estrarli dal corpo strumento evitando il rischio di strappare i cavi.

Instrument panel (fig. 46)
To replace the bulbs of the warning lights and instrument panel lights you will need to remove the headlamp fairing. See the instructions on page 168.
Extract the lamp holder from behind the instrument and withdraw the bulb from its holder to replace it.
Use a new bulb with the same rating.
In the event more bulbs need replacing at the same time, a number is marked on the cable of each bulb holder to avoid confusion. Match the number on each cable with that marked on the seat in the instrument panel.
For ease of access to the instrument panel lighting bulbs, it is best to lift the panel. Follow the same procedure as for replacing the headlamp bulbs.


Note
The bulb holders of the instrument panel lighting bulbs have a tang (A, fig. 46) to aid removal without risking to tear the cables.

Tableau de bord (fig. 46)
Pour le remplacement des lampes témoin et d’éclairage du tableau de bord il faut retirer la bulle, ainsi qu’il est décrit à la page 168.
Sortez la douille de lampe du côté arrière de l’instrument et procédez au remplacement de l’ampoule en la sortant de sa douille.
Remplacez-la par une neuve de pareilles caractéristiques.
Afin d’éviter d’inverser la mise en place, en cas de remplacement de plusieurs lampes témoin à la fois, un numéro est poinçonné sur le câble de chaque douille de lampe, qui doit correspondre au même numéro poinçonné sur l’emboîtement correspondant du tableau de bord.
Pour mieux accéder aux lampes d’éclairage instruments, nous vous conseillons de lever le tableau de bord, de même qu’on l’a décrit pour le remplacement des ampoules du phare.


Note
Les douilles de lampe des instruments sont équipées d’une extrémité (A, fig. 46) par laquelle on peut les extraire de l’ensemble instrument sans courir le risque de déchirer les câbles.

Instrumentenbrett (Abb. 46)
Für den Austausch der Kontrolleuchten und der Instrumentenbrettbeleuchtung müssen Sie den Fahrtwindschutz abnehmen. Dazu gehen Sie in der auf Seite 169 beschriebenen Weise vor.
Ziehen Sie die Birnenfassung an der Rückseite des Instruments heraus und nehmen Sie dann den Austausch der Glühbirne vor. Dazu müssen Sie sie aus der entsprechenden Fassung herausnehmen.
Durch eine Glühbirne mit analogen Eigenschaften ersetzen.
Um zu vermeiden, daß die Anordnung, im Fall eines Austauschs von mehreren Kontrolleuchten, vertauscht wird, wurde am Kabel der jeweiligen Fassung eine Nummer angebracht, die mit der auf dem entsprechenden Sitz auf dem Instrumentenbrett aufgestanzten Nummer übereinstimmen muß.
Um besser an die Birnen der Instrumentenbeleuchtung gelangen zu können, empfehlen wir Ihnen, das Instrumentenbrett in der Weise anzuheben, die für den Austausch der Scheinwerferglühbirnen beschrieben wurde.


Merke
Die Fassungen der Instrumentenglühbirnen sind mit einem Endteil (A, Abb. 46) ausgestattet, durch den ein Abziehen aus dem Instrumentenkörper ohne Gefahr, daß die Kabel dabei abreißen, möglich ist.

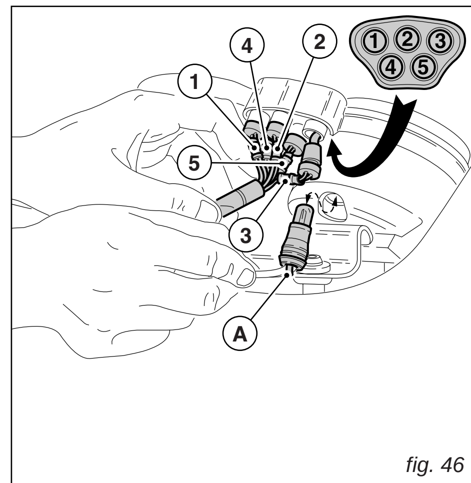


fig. 46

Indicatori di direzione

Per accedere alle lampadine degli indicatori di direzione anteriori è necessario rimuovere la copertura laterale del cruscotto come descritto a pag. 168.
Ruotate in senso antiorario il portalampada (fig. 47.1) e rimuovetelo dal corpo indicatore. Sfilate la lampada bruciata e sostituitela. Rimontate il portalampada disponendolo con lo scasso tondo verso l'alto e ruotandolo in senso orario fino al bloccaggio nella sede del corpo indicatore.
Per accedere alle lampadine degli indicatori di direzione posteriori, separate la coppetta dal corpo svitando la vite di fissaggio (1, fig. 47.2).
Sostituite la lampadina spingendo e ruotandola nella sua sede. Rimontate la coppetta inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del corpo indicatore e bloccando la vite (1) di fissaggio.

Luce targa

Per accedere alla lampadina della luce targa, sfilate il portalampada dall'interno del portatarga quindi sfilate la lampada e sostituitela.

Turn indicators

The bulbs of the front turn indicators are accessible after removing the side guard of the instrument panel. See instructions on page 168.
Turn the bulb holder anticlockwise (fig. 47.1) and remove it from the indicator body. Withdraw the burnt-out bulb and replace it. Refit the bulb holder with the round slot pointing upward and turn it clockwise until it locks in place in the indicator body.
To get on the bulbs of the rear turn indicators, detach the glass from the body unscrewing the fastening screw (1, fig. 47.2).
Fit the new bulb, push it in then turn it in its seat.
Refit the glass sliding the small tab (A) into the suitable slot in the indicator body and tighten the screw (1).

Number plate light

To expose the number plate bulb, withdraw the lamp holder from the number plate holder, then extract the bulb and replace it.

Clignotants de direction

Pour accéder aux ampoules des clignotants de direction avant, il faut retirer le cache latéral du tableau de bord, ainsi qu'il est décrit à la page 168.
Tournez dans le sens inverse aux aiguilles d'une montre la douille (fig. 47.1) et retirez-la du corps du clignotant. Sortez l'ampoule grillée et remplacez-la. Remontez la douille de lampe en la plaçant avec la partie creuse ronde vers le haut et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à sa butée dans le logement de l'ensemble clignotant.
Pour accéder aux ampoules des clignotants de direction arrière, séparez la coupelle de l'ensemble en desserrant la vis de fixation (1, fig. 47.2).
Remplacez l'ampoule en la pressant et tournant sur son logement. Remontez la coupelle en insérant l'ergot (A) dans la fente correspondante de l'ensemble clignotant et serrez la vis (1) de fixation.

Eclairage plaque

Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque, sortez la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque, puis sortez la lampe et remplacez-la.

Blinker

Um an die Birnen der vorderen Blinker gelangen zu können, ist es erforderlich, die seitliche Abdeckung des Instrumentenbretts, so wie auf Seite 169 beschrieben, abzunehmen.

Drehen Sie die Glühbirnenfassung (Abb. 47.1) gegen den Uhrzeigersinn heraus und entfernen Sie diese vom Napf des Blinkers. Nehmen Sie die durchgebrannte Glühbirne heraus und sorgen Sie für deren Austausch. Montieren Sie nun die Glühbirnen-fassung mit dem runden Umbruch nach oben gerichtet und drehen Sie sie solange im Uhrzeigersinn in ihren Sitz am Blinkernapf ein, bis sie festgestellt ist.

Um an die Birnen der hinteren Blinker gelangen zu können, müssen Sie das Blinkerglas durch Lösen der Befestigungsschraube von Napf trennen (1, Abb. 47.2).

Nun können Sie die Glühbirne durch Eindrücken und durch Drehen derselben in ihrem Sitz entnehmen und austauschen. Danach das Blinkerglas durch Einführen des Zahns (A) in den dafür vorgesehenen Schlitz am Blinkernapf einführen, dann anhand der Befestigungsschraube (1) feststellen.

Nummernschildbeleuchtung

Um an die Glühbirne der Nummernschild-beleuchtung gelangen zu können, müssen Sie die Glühbirnenfassung aus dem Inneren des Nummern-schildhalters herausziehen, dann können Sie die Glühbirne herausnehmen und austauschen.

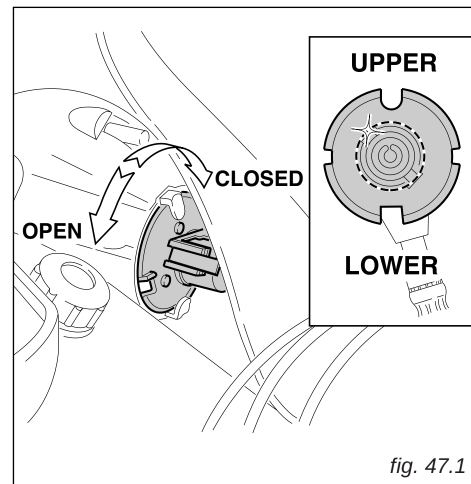


fig. 47.1

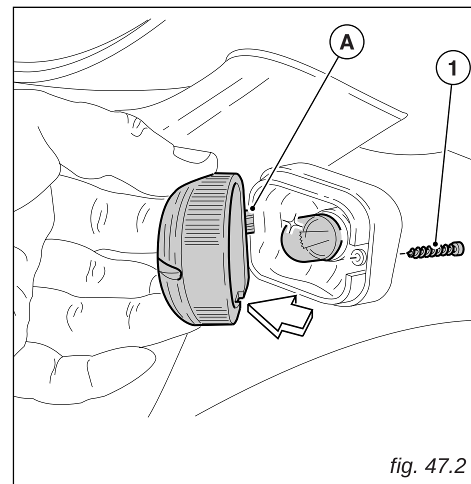


fig. 47.2

Luce arresto

Per la sostituzione della lampada luce arresto e posizione, è necessario svitare le due viti (1, fig. 48.1) che fissano il trasparente. Rimuovete il trasparente e sfilate la lampada dal portalampada spingendo e ruotandola in senso antiorario nella sua sede (fig. 48.2). Rimontate la lampada nuova e il trasparente.

Stop light

To replace the stop and parking light bulbs, unscrew the two screws (1, fig. 48.1) that secure the glass. Remove the glass. Push the bulb in and turn it anticlockwise in its seat to extract it from the lamp holder (fig. 48.2). Install the new bulb and refit the glass.

Feux stop

Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1, fig. 48.1) serrant l'optique. Retirez l'optique et sortez l'ampoule de la douille de lampe en la pressant sur son logement et en la tournant dans le sens inverse aux aiguilles d'une montre (fig. 48.2). Remontez l'ampoule neuve et l'optique.

Stopplicht

Für den Austausch der Stop- und Standlichtbirne, müssen Sie die beiden Schrauben (1, Abb. 48.1), welche das Rücklichtglas feststellen, lösen. Nehmen Sie das Glas ab und nehmen Sie die Glühbirne aus ihrer Fassung, nachdem Sie diese in ihren Sitz (Abb. 48.2) eingedrückt und in dieser Weise gegen den Uhrzeigersinn herausgedreht haben. Nun können Sie die neue Glühbirne und das Rücklichtglas erneut montieren.

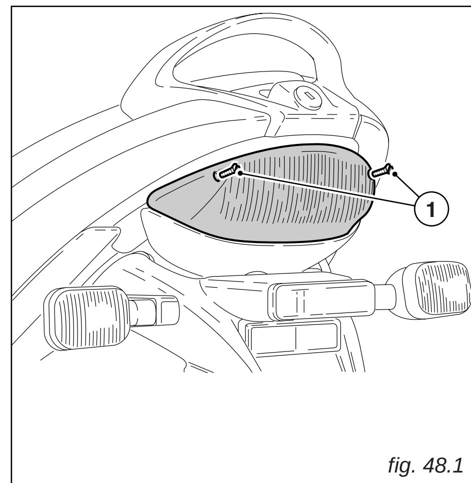


fig. 48.1

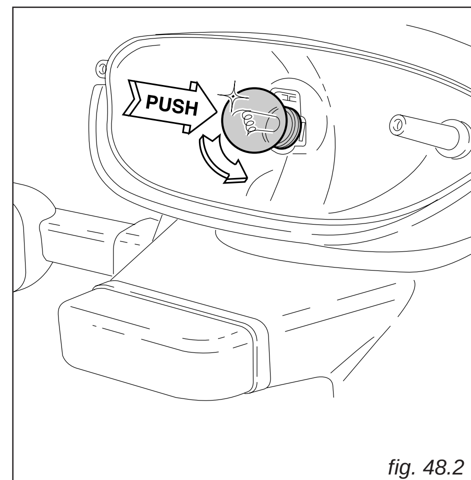


fig. 48.2

ORIENTAMENTO DEL PROIETTORE (fig. 49.1)

Per controllare se il fanale è sistemato nella giusta posizione, mettete il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale. Di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri, tracciate una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del fanale e una verticale in linea con l'asse longitudinale del veicolo.
Effettuate il controllo possibilmente nella penombra.
Accendendo la luce anabbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.


Note
La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso. Pertanto, gli Utenti di altri paesi, dovranno adeguare detta procedura secondo le prescrizioni in vigore nel loro paese.

La rettifica dell'orientamento verticale del proiettore si può effettuare agendo sulla vite di regolazione (1, fig. 49.2), sul lato sinistro del proiettore, dopo aver rimosso la copertura laterale sinistra del cruscotto, come descritto a pag. 168. Ruotando la vite in senso orario il fascio luminoso si abbasserà, viceversa, si alzerà.

La rettifica dell'orientamento orizzontale del proiettore si può effettuare agendo sulla vite di

HEADLAMP ALIGNMENT (fig. 49.1)

When checking headlamp alignment, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis. Place the motorcycle opposite a wall or a screen, 10 meters apart from it, then draw a horizontal line dictated by headlamp centre and a vertical one in line with the longitudinal axis of vehicle.
If possible, perform this check in dim light.
Switch on the low beam. The height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed 9/10th of the height from ground of headlamp center.


Note
The procedure described here is in compliance with the "Italian Standard" establishing the maximum height of the light beam. Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.

The height of the light beam can be corrected using the adjusting screw (1, fig. 49.2), on the left side of headlamp. To do this, remove the left side guard of the instrument panel following the instructions on page 168. Turn the screw clockwise to reduce the height of the light beam, anticlockwise to increase it.

The side position of headlamp is adjusted using the adjusting screw (2, fig. 49.3), on the right side of headlamp. First, remove the right guard of the instrument panel following the instructions on page 168. Turn the screw clockwise to move the light beam to the right, anticlockwise to move it to the left.

REGLAGE ASSIETTE DU PHARE (fig. 49.1)

Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motocycle, les pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement d'aplomb sur son axe longitudinal. En face d'une paroi, ou écran, à une distance de 10 m de celle-ci, tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du véhicule.
Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible.
Après allumage du feu de croisement, la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.


Notes
La procédure décrite est établie par la "Réglementation Italienne" relativement à la hauteur maximum du faisceau lumineux. Par conséquent les Usagers d'autres pays, devront conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans leur nation.

La reprise de l'assiette verticale du phare peut être effectuée en intervenant sur la vis de réglage (1, fig. 49.2), du côté gauche du phare, après avoir ôté le cache latéral gauche du tableau de bord, comme décrit à la page 168. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux baisse, vice versa il monte.

La reprise de l'assiette horizontale du phare s'effectue en intervenant sur la vis de réglage (2, fig. 49.3), du côté droit du phare, après avoir ôté

AUSRICHTEN DES SCHEINWERFERS
(Abb. 49.1)

Um kontrollieren zu können, ob sich der Scheinwerfer in der richtigen Position befindet, müssen Sie Ihr Motorrad, mit auf den richtigen Druck aufgepumpten Reifen und mit einer darauf sitzenden Person, gänzlich auf dessen Längsachse senkrecht aufgerichtet, ausrichten. Stellen Sie Ihr Motorrad in einem Abstand von 10 Metern vor eine Wand oder einen Schirm und ziehen Sie eine waagerechte Linie, die der Höhe der Scheinwerfermitte entspricht und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse Ihres Motorrads auf Flucht liegt.
Wir empfehlen Ihnen, diese Kontrolle im Halbschatten auszuführen.
Beim Einschalten des Abblendlichts muß sich die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.


Merke
Die eben beschriebene Vorgangsweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels stellt diejenige dar, die von den “Italienischen Richtlinien” festgelegt wurde. Daher müssen die Fahrer anderer Länder dieses Verfahren den in ihrem Land gültigen Vorschriften anpassen.

Eine Änderung der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der Einstellschraube (1, Abb. 49.2), die sich auf der linken Seite des Scheinwerfers befindet, möglich. Dies kann nach der Abnahme der seitlichen Abdeckung des Instrumentenbretts, so

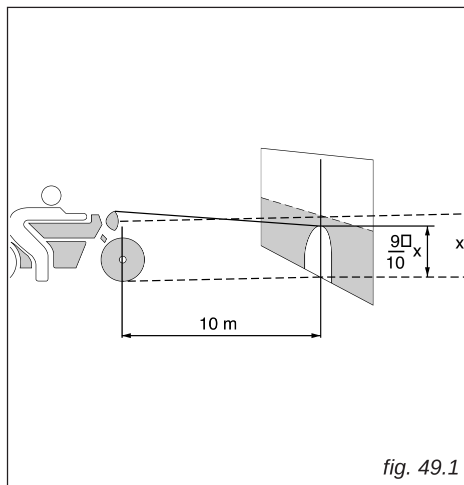


fig. 49.1

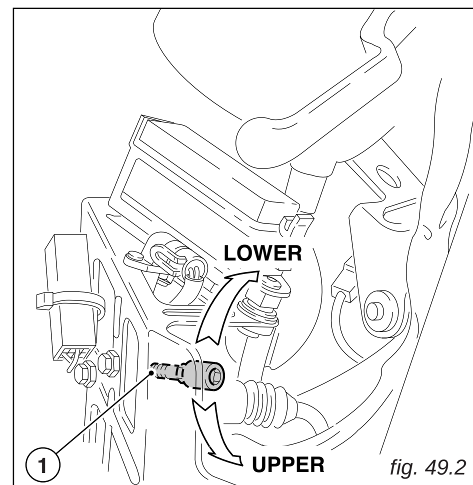


fig. 49.2

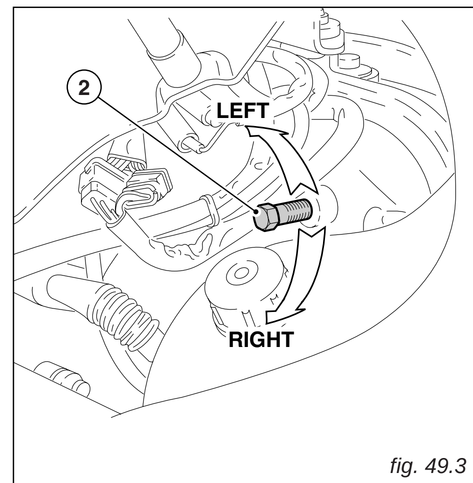


fig. 49.3

regolazione (2, fig. 49.3), sul lato destro del proiettore, dopo aver rimosso la copertura laterale destra del cruscotto, come descritto a pag. 168. Ruotando la vite in senso orario il fascio luminoso si sposterà verso destra, viceversa, si sposterà verso sinistra.

le cache latéral droit du tableau de bord, ainsi qu'il est décrit à la page 168. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux se déplacera à droite, vice versa il se déplacera à gauche.

wie auf Seite 169 beschrieben, erfolgen.

Durch Drehen der Schraube im Uhrzeigersinn senkt sich das Lichtbündel, entgegengesetzt wird es angehoben.

Eine Änderung der waagrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der Einstellschraube (2, Abb. 49.3), die sich auf der rechten Seite des Scheinwerfers befindet, möglich. Diese ist nach einer Abnahme der rechten seitlichen Abdeckung des Instrumentenbretts, so wie auf Seite 169 beschrieben, durchführbar. Durch Drehen der Schraube im Uhrzeigersinn verschiebt sich das Lichtbündel nach rechts, entgegengesetzt wird es nach links verschoben.

PULIZIA GENERALE

Il veicolo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade:
pulite il motore con acqua e sapone e asciugarlo con panni puliti;
lavate le parti verniciate con acqua e sapone usando una spugna per detergere e la pelle scamosciata per asciugare;
non usate mai solventi, benzina, alcool o petrolio, per evitare di danneggiare la vernice;
fate attenzione a non bagnare le parti elettriche.



Attenzione

I freni talvolta non possono rispondere dopo il lavaggio della motocicletta. Non date mai grasso o alcun tipo di lubrificante sui dischi. Il risultato potrebbe essere perdita della frenata e causare altri incidenti. Pulite i dischi con un solvente non grasso, come acetone.

GENERAL CLEANING

Periodically clean and wash the motorcycle as required by use and road conditions.
Clean the engine using water and soap and dry with clean rags.
Sponge down the painted parts with water and soap and dry with chamois leather.
Never use solvents, gasoline, alcohol or paraffin to avoid damage to paintwork.
Be careful not to wet electric items.



Warning

Braking performance may be impaired immediately after washing the motorcycle. Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking and further accidents may occur. Clean the discs with an oil-free solvent such as acetone.

NETTOYAGE GENERAL

Le véhicule doit être nettoyé périodiquement, en fonction de son utilisation et des conditions des routes:
lavez le moteur à l'eau et savon et séchez-le avec des chiffons propres;
lavez les parties peintes à l'eau et savon: utilisez une éponge pour nettoyer et une peau de chamois pour sécher;
n'utilisez jamais de solvants, ni d'essence, ni d'alcool ou pétrole pour éviter d'abîmer la peinture;
veillez à ne pas mouiller les composants électriques.



Attention

Parfois les freins ne répondent pas après le lavage de la motocyclette. Ne mettez pas de graisse ni quelque type de lubrifiant que ce soit sur les disques. Une telle opération pourrait réduire le pouvoir freinant de l'engin et être à l'origine d'autres incidents. Nettoyez les disques avec un solvant non gras tel que l'acétone.

ALLGEMEINE REINIGUNG

Das Motorrad muß in regelmäßigen Abständen bzw. je nach Einsatz und Straßenzustand, gewaschen und gesäubert werden
Reinigen Sie den Motor mit Wasser und Seife und trocken Sie ihn mit sauberen Lappen nach.
Waschen Sie die lackierten Teile mit Wasser und Seife, unter Anwendung eines Schwamms zum Reinigen und eines Wildlederlappens zum Abtrocknen.
Verwenden Sie niemals Lösungsmittel, Benzin, Alkohol oder Petroleum, nur so können Sie verhindern, daß der Lack beschädigt wird.
Achten Sie darauf, daß die elektrischen Teile nicht benäßt werden.



Achtung
Es kann vorkommen, daß die Bremsen nach einer Motorradwäsche nicht reagieren. Geben Sie in diesem Fall niemals Fett oder anderweitige Schmiermittel auf die Bremsscheiben. Das Resultat könnte in diesem Fall ein Verlust der Bremswirkung sein, was zu Unfällen führen kann. Reinigen Sie die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel, z.B. mit Azeton.

LUNGA INATTIVITÀ

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile, prima di metterlo in riposo, eseguire le seguenti operazioni:
provvedete alla pulizia generale;
vuotate il serbatoio della benzina mantenendolo sollevato sull'astina di servizio (vedi pag. 172) e rimuovendo il tappo di scarico con guarnizione;
introducete dalle sedi delle candele un po' d'olio nei cilindri e fate compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
appoggiate il motore su un cavalletto in modo da sollevare da terra le ruote e sgonfiate i pneumatici;
togliete la batteria e mantenetela carica ed efficiente. Il controllo ed eventualmente la ricarica della batteria sono necessari qualora il veicolo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad 1 mese;
ricoprite il motociclo con una copertura adeguata disponibile presso il Servizio Ricambi Ducati per non danneggiare la vernice e trattenere la condensa.

STORING THE BIKE AWAY

If the motorcycle is to be left unridden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it away:
clean the motorcycle;
empty the fuel tank; lift it and support it with the suitable support rod (see page 172) then undo the drain plug with its seal;
pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;
place a stand under the engine to raise wheels off ground and deflate the tyres;
remove the battery and keep it well charged and efficient. Battery should be checked and charged whenever the motorcycle has been left unridden for over a month;
protect the motorcycle with a suitable canvas available from Ducati Parts Department. This will protect paintwork and let condensate breathe out.

INACTIVITE PROLONGEE

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations suivantes avant de le mettre en repos:
réalisez un nettoyage général;
vidangez le réservoir à essence en le maintenant levé grâce à la tige de service (voir page 172) et en ôtant le bouchon de vidange avec joint;
introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile dans les cylindres et faites tourner un petit peu le moteur manuellement, afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes;
placez le véhicule sur un support de manière à lever les roues du sol et dégonflez les pneus;
ôtez la batterie et maintenez-la chargée et en bon état. Le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie, s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du véhicule pour une période supérieure à un mois;
recouvrez le motocycle d'une housse appropriée disponible auprès du Service Pièces détachées Ducati, pour protéger la peinture tout en laissant cependant évaporer la buée.

LÄNGERE AUSSERBETRIEBSETZUNG

Falls Sie Ihr Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen wollen, wird vor dessen Wegstellen empfohlen, die folgenden Arbeiten daran vorzunehmen:
Nehmen Sie eine allgemeine Reinigung vor.
Entleeren Sie den Benzintank. Dazu müssen Sie ihn mittels Abstützstab anheben (siehe Seite 173) und die Ablaßschraube gemeinsam mit der Dichtung entfernen.
Geben Sie über die Sitze der Zündkerzen ein wenig Öl in die Zylinder und drehen Sie den Motor per Hand einige Umdrehungen weiter und verteilen Sie so den Schutzfilm auf dessen Innen-wänden.
Stellen Sie das Motorrad auf einen Ständer, so daß die Reifen vom Boden abgehoben werden und lassen Sie daraufhin die Luft aus den Reifen.
Nehmen Sie die Batterie ab und halten Sie diese immer im aufgeladenen und wirkungsvollen Zustand. Eine Kontrolle und eine eventuelle Neuladung der Batterie sind immer dann erforderlich, wenn sich das Motorrad länger als einen Monat im Stillstand befand.
Decken Sie das Motorrad mit der entsprechenden Plane ab, die beim Ersatzteildienst der Ducati erhältlich ist. Sie schützt den Lack Ihres Motorrads und hält Kondenswasser von diesem fern.

AVVERTENZE IMPORTANTI PER GLI UTENTI DI ALCUNI PAESI

In alcuni Stati, quali Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc. la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore nonchè l'effettuazione delle eventuali verifiche periodiche previste.
Di conseguenza il Cliente è tenuto a sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici, conformi alle norme di detti paesi.

IMPORTANT NOTES FOR THE OWNER IN SOME COUNTRIES

Some Countries, such as France, Germany, Great Britain, Switzerland, etc. have compulsory emission and noise standards that include mandatory inspections at regular intervals.
It is the Owner's responsibility to have any parts not in compliance with the standards in force in his/her country replaced with spare parts complying with local law.

REMARQUES IMPORTANTES POUR LES USAGERS DE CERTAINS PAYS

Dans certains Pays tels que: France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc., la Législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit ainsi que l'exécution, le cas échéant, des contrôles périodiques nécessaires.
Par conséquent le Client est tenu de remplacer tout ce qu'il faut par des pièces détachées d'origine Ducati spécifiques, se conformant aux règles de ces pays.

WICHTIGE HINWEISE FÜR DIE ANWENDER IN EINIGEN LÄNDERN

In einigen Staaten, wie Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw. fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen.
Demzufolge ist der Kunde dazu angehalten, die jeweils erforderlichen Teile nur durch die spezifischen Originalersatzteile der Ducati zu ersetzen, welche den Normen der genannten Ländern entsprechen.

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

ROUTINE MAINTENANCE RECORD

AIDE-MEMOIRE POUR L'ENTRETIEN PERIODIQUE

km	*Nome Ducati Service* *Ducati Service Name* *Nom du Service Ducati* *Name: Ducati Service*
1000	
10000	
20000	
30000	
40000	
50000	

Chilometraggio *Mileage* *Kilométrage* *Km-Stand*	*Data* *Date* *Date* *Datum*

Impianto elettrico/accensione-iniezione
Electric system/ignition-injection
Câblage électrique/allumage-injection
Elektrische Anlage/Einspritz-Zündsystem

DUCATI MOTOR spa
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel. 39.51.6413111
Fax 39.51.406580
Internet: www.ducati.com

913.7.046.1A
Stampato 06/1998
Progetto grafico Vignelli Associates, New York /
Ufficio Grafico Ducati, Bologna